

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA DÉLIMITATION
DE LA
NAVIGATION MARITIME
ET DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

Présentée et soutenue le mardi 26 mai 1908, à 2 h. 1/2

PAR

René FLAMENT

DOCTEUR EN DROIT (SCIENCES ÉCONOMIQUES)

Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, } *professeurs*
 { CHAVEGRIN, }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908

THESE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA DÉLIMITATION
DE LA
NAVIGATION MARITIME
ET DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 26 mai 1908, à 2 heures 1/2

PAR

René FLAMENT

DOCTEUR EN DROIT (SCIENCES ÉCONOMIQUES)



Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, } *professeurs*
 CHAVEGRIN, }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908

Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

1^o Droit commercial, maritime et civil

- Alauzet.** — Commentaire du Code de commerce et la législation commerciale.
- Beaussant.** — Code maritime ou lois de la marine marchande.
- Bédarride.** — Le droit commercial. Du commerce maritime.
- Boistel.** — Précis de droit commercial.
- Boulay-Paty.** — Cours de droit commercial (Bruxelles, 1838).
- Bravard-Veyrières et Demangeat.** — Traité de droit commercial.
- Cresp et Laurin.** — Cours de droit maritime.
- Dageville.** — Commentaire du Code de commerce ou le Code de commerce expliqué par la jurisprudence.
- Daviel.** — Traité de la législation et de la pratique des cours d'eau (1845).
- Delamarre et Lepoitvin.** — Traité théorique et pratique du droit commercial.
- Desjardins.** — Traité de droit commercial maritime.
- Dufour.** — Droit maritime.
- Laurin.** — Précis de droit maritime.
- Loché.** — Esprit du Code de commerce.
— Législation civile et commerciale.
- Lyon-Caen et Renault.** — Traité de droit commercial.
— Précis.
- Pardessus.** — Droit commercial.
- Pelletier.** — Manuel pratique de droit commercial, industriel et maritime.
- Planiol.** — Traité élémentaire de droit civil.
- Valroger (de).** — Droit maritime.
- Vermond.** — Manuel de droit maritime.
- Observations des tribunaux de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce sur le projet de Code de commerce.*

2^o Documents économiques.

- Colson.** — Transports et tarifs.

Blanqui. — Histoire de l'économie politique.

Maury. — Le port de Paris depuis un siècle. Thèse, Paris, 1903.

Stéphane Flachet. — Du canal maritime de Rouen à Paris (1829).

Canal maritime de la Seine. — Tarifs et produits du canal et des ports, bassins et entrepôts de Paris, Rouen et autres villes de la vallée de la Seine (1826).

Statistique de la navigation intérieure, publiée par le ministre des travaux publics.

Tableaux du mouvement maritime, publiés par l'administration des douanes.

3° Droit administratif.

Aucoc. — Délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières (1887).

Berthélemy. — Droit administratif.

Chalvet. — Législation des bords de la mer.

Fournier et Neveu. — Traité de l'administration de la marine.

Navereau. — De la délimitation du domaine public fluvial et maritime.

Picard. — Traité des eaux.

Plocque. — De la mer et de la navigation maritime.

Proudhon. — Traité du domaine public (1843).

Simonnet. — Droit administratif.

Texereau. — Des délimitations.

Valin. — Ordonnance de 1681.

4° Droit International Public.

Grotius. — *De jure belli ac pacis*.

Vattel. — Droit des gens.

Piédelièvre. — Précis de droit international public.

Bonfils. — Manuel de droit international public.

Engelhardt. — Du régime conventionnel des fleuves internationaux, Paris, 1879.

Heffter. — Droit international d'Europe.

5° Histoire.

Hérodote. — Histoire.

Seignobos. — Histoire des anciens peuples de l'Orient.

Alfred Doneaud. — Histoire de la marine française.

Maurice Loir. — La marine française.

6° Géographie.

Marcel Dubois. — Géographie de l'Amérique.

— La France et ses colonies.

Schrader et Gallouëdec. — Géographie de l'Asie, l'Afrique et l'Océanie.

Louis Bougier. — Géographie de l'Asie, l'Afrique et l'Océanie.

De Lanessan. — L'Indochine française.

Daniel Bellet. — Les grands ports de commerce.

Vélain. — Cours élémentaire de géologie.

7° Répertoires et Dictionnaires.

Bequet. — Répertoire administratif.

Dalloz. — Répertoire.

Fuzier-Herman. — Répertoire.

Pandectes françaises. — Répertoire.

Pandectes belges.

Merlin. — Questions de droit.

Grande Encyclopédie.

Block. — Dictionnaire.

Blanche. — Dictionnaire.

Caumont. — Dictionnaire universel de droit maritime.

Ruben de Couder. — Dictionnaire de droit commercial, maritime et industriel.

8° Périodiques.

Annales de Droit commercial, année 1896.

Annuaire de législation étrangère, lois de 1895.

Bulletin officiel de la marine française.

Revue internationale de droit maritime.

Revue maritime et coloniale.

Journal des Tribunaux (Bruxelles), 1^{er} et 26 mars 1908.

DE LA DÉLIMITATION
DE LA
NAVIGATION MARITIME
ET DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES

TITRE PREMIER

COMMENT SE POSE LA QUESTION

En classant les sciences par ordre de complexité, Auguste Comte a placé la sociologie au sommet de la hiérarchie : il affirmait ainsi le rapport intime qui existe entre les sciences sociales et toutes les autres branches des connaissances humaines.

Sous la rubrique de sciences sociales, on a coutumè de faire rentrer un certain nombre d'études se rattachant, suivant leur objet propre, à trois groupes principaux : les sciences politiques, juridiques et économiques.

Le droit maritime appartient à la branche juridique. C'est même lui, peut-on dire sans témérité, qui justifie le mieux, dans cette catégorie, la place attribuée par Auguste Comte aux sciences sociales en raison du lien qui les unit aux autres sciences. Pour s'en faire une idée, il suffit de songer à cette foule de problèmes compliqués soulevés journellement devant les tribunaux dans lesquels juges, arbitres, experts ont besoin de faire appel à tant de connaissances diverses. Parfois, il s'agit du navire lui-même, c'est alors toute la science de l'ingénieur qui s'évoque à l'esprit, depuis les calculs les plus ardues de l'algèbre, de la géométrie et de la trigonométrie jusqu'à l'art de pourvoir au confort, et, dans certains cas, au luxe les plus raffinés. D'autres fois, la question portant uniquement sur la conduite du bâtiment, c'est la science du capitaine qui est en jeu avec les connaissances géographiques, astronomiques, météorologiques et nautiques. Il se peut également qu'on ait à envisager l'emploi du navire, c'est la connaissance de la faune et de la flore des différentes régions ou les aptitudes commerciales du capitaine qui entrent en ligne de compte.

Si maintenant nous nous transportons du prétoire au sein du Parlement, nous constatons que la discussion des lois maritimes soulève à chaque instant des questions politiques, économiques ou simplement morales.

Ces quelques exemples suffisent à mettre en relief l'affinité particulière du droit maritime pour les autres sciences. La difficulté et la délicatesse de la plupart des questions de droit maritime ne sont dès lors plus pour surprendre.

Ce n'est pas tout. Le même enchevêtrement qui existe, ainsi que nous venons de le voir, entre le droit en géné-

ral et les autres sciences, existe également entre le droit maritime et les diverses branches des sciences juridiques.

Il est, en effet, facile de comprendre que le législateur, pour mener à bonne fin le gigantesque travail de codification d'où devait sortir tout le système actuel de notre législation, a dû procéder par séries et de ce fractionnement est née une difficulté : certaines matières étant connexes ou se présentant sous différents aspects ont fait l'objet de dispositions diverses selon le but visé, d'où est résultée une sorte de pénétration réciproque de plusieurs parties de la législation.

C'est ainsi que, comme nous le verrons bientôt, le droit privé et le droit public sont fréquemment aux prises en matière maritime. Il faut ajouter à cela que, par la nature même de son objet, le droit maritime se heurte continuellement à de grosses difficultés de droit international.

Les travaux de la doctrine, les arrêts de la jurisprudence, les conventions internationales ont beaucoup aidé à coordonner et à éclaircir les règles applicables à ces matières qui relèvent du domaine de plusieurs ordres de dispositions législatives.

Du fonctionnement de notre législation est encore résultée une autre source d'embarras : en premier lieu, il faut citer les lacunes provenant de ce que certaines questions ne rentrant pas plutôt dans telle branche de Droit que dans telle autre ont été laissées de côté pour éviter l'empiètement l'un sur l'autre de deux ordres d'idées différents. En second lieu, il arrive fréquemment que les frontières entre deux lois connexes sont mal tranchées et que, dans certaines conditions, des diffi-

cultés surgissent sur le point de savoir quelle loi est applicable.

Ces quelques indications nous amènent en plein cœur de notre sujet : le droit maritime est régi chez nous par le livre II du Code de commerce sous cette rubrique significative « Du commerce maritime » ; il semble donc, *à priori*, que sa portée d'application soit invariablement déterminée. Si, en effet, les articles 190 à 436 du Code de commerce ne sont applicables qu'en cas de navigation maritime, les transports par fleuves et canaux doivent relever du droit commun des transports terrestres, autrement dit, du livre I, titre VI du Code de commerce et des articles 1782 à 1786 du Code civil ; c'est précisément ce qui a lieu chez nous. Sans discuter pour le moment l'insuffisance de notre législation relativement à la navigation intérieure, ni l'intérêt qu'il pourrait y avoir à la rapprocher de la navigation maritime plutôt que des transports terrestres, nous avons à nous demander à quel signe nous reconnaitrons qu'un transport dans l'estuaire d'un fleuve est maritime ou fluvial. Il n'y a en effet pas de solution de continuité entre les deux sortes de navigations, puisque nous voyons constamment dans les mêmes eaux, côte à côte, les bateaux de mer et les bateaux de rivières pendant que l'on procède au transbordement de leur chargement de l'un dans l'autre. Bien plus, beaucoup de grands fleuves sont actuellement remontés par des navires de mer jusque très loin de leur embouchure. Quelle est alors la limite des domaines du droit maritime et du droit interne ?

Telle est la question capitale qui se pose au seuil même du Droit maritime et c'est précisément la solution de ce délicat problème que nous nous proposons de

rechercher dans cette étude sous le titre de « Délimitation de la navigation maritime et de la navigation intérieure ».

Il est intéressant de distinguer les deux sortes de navigations surtout à trois points de vue : on peut, effectivement, se placer successivement sur le terrain du droit privé, sur celui du droit public et enfin sur celui du droit international public. Nous allons indiquer sommairement l'état de la question sous ces différentes faces.

CHAPITRE PREMIER

TERRAIN DU DROIT PRIVÉ.

Ainsi que nous l'avons déjà laissé entrevoir plus haut, c'est surtout en droit privé qu'il est embarrassant de déterminer les caractères permettant de reconnaître qu'une navigation relève du Droit maritime ou, au contraire, du Droit interne. Les nombreux arrêts et jugements d'une jurisprudence aujourd'hui séculaire témoignent par leur peu de concordance de la délicatesse de la matière.

Au simple examen du plan général de notre Code de commerce, on voit nettement qu'il contient deux ordres de dispositions parfaitement tranchées : après un Livre consacré au « *Commerce en général* », nous trouvons, en effet, un autre Livre intitulé « *Du commerce maritime* ». Les articles qui composent ce Livre II constituent donc une législation spéciale dont la portée d'application est, par suite, limitée. C'est précisément cette limite qu'il s'agit de trouver.

SECTION I. — Droit maritime.

Ce caractère particulier de la loi maritime permet de penser que ses rédacteurs ont eu le souci d'indiquer dans un texte ce qui constitue le commerce maritime, or, c'est en vain qu'on chercherait une telle définition. D'autre part, le Titre 1^{er} du Livre II par sa rubrique « *Des*

navires et autres bâtiments de mer » implique une opposition manifeste entre la navigation maritime et la navigation intérieure, mais aucun article, cette fois encore, ne nous fournit de critérium de distinction.

Il est intéressant de constater que cette absence complète d'indications n'est pas, comme on pourrait le croire, le résultat d'une simple omission. Pour en avoir la preuve, il suffit de se reporter aux observations des Cours et Tribunaux sur le projet du Code de commerce. Nous extrayons, par exemple, des observations présentées par le tribunal de Bruxelles, le passage suivant qui est significatif : « Observations générales sur le Livre II : Quelle sera la limite des règles applicables à la navigation maritime ? Dans les pays où il existe des canaux d'une grande profondeur et où passent des fleuves, près de leurs embouchures, on voit chaque jour des bâtiments destinés pour voyager en mer, charger dans l'intérieur à une distance assez éloignée de la mer : on en voit d'autres qui, en revenant de la mer, remontent à de pareilles distances les fleuves et les canaux pour arriver au lieu de leur déchargement dans l'intérieur. Le Tribunal a pensé que les règles de la navigation maritime devaient suivre les bâtiments de mer, depuis leur chargement jusqu'au lieu de déchargement dans l'intérieur (1) ».

Nous citerions de même les observations du Tribunal de Rouen (2) et celles du Conseil de commerce de Cologne (3).

(1) Observations des tribunaux de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce sur le projet de Code de commerce, t. I, p. 124.

(2) *Ibid.*, t. I, p. 269.

(3) *Ibid.*, t. II, p. 334.

La seule réponse que fit le législateur fut d'inscrire dans le texte les mots « bâtiments de mer » partout où le projet ne portait que « bâtiments ».

La conclusion qui se dégage de cela est que les auteurs du Code de 1807 entendaient bien n'appliquer le Livre II qu'à la navigation maritime, mais l'incertitude sur les caractères distinctifs des deux navigations n'était pas élucidée.

SECTION II. — Droit interne.

A défaut d'explications fournies par le Livre II, on pourrait songer à chercher une indication dans la législation applicable à la navigation intérieure : le fait même de son exclusion du bénéfice du Droit maritime donne justement à penser que le Code a dû édicter pour elle un ensemble de règles correspondant à celles qui constituent le Livre relatif au commerce maritime. Il n'en est malheureusement pas ainsi ; le Droit français assimile entièrement les transports par fleuves et canaux aux transports sur routes et par chemins de fer, et, par suite, c'est le droit commun des articles 96 à 108 du Code de commerce qui est appliqué en la circonstance. Il y a là une véritable lacune de notre législation, nous en indiquerons bientôt les conséquences juridiques.

On est d'autant plus surpris qu'il en soit ainsi que, lors de la rédaction du Code de commerce, plusieurs tribunaux, dans leurs observations, avaient demandé qu'on étendît à la navigation intérieure les dispositions du droit maritime ou qu'alors on lui édictât des règles spéciales. C'est, par exemple, le Conseil de commerce de Cologne disant au sujet du projet du Livre II : « Ici,

nous devons émettre une observation générale : c'est que le Code de commerce ne parle que de la navigation sur mer sans faire mention de celle des rivières. Une grande partie des dispositions de ce livre peut, à la vérité, être adaptée à la navigation des rivières. . . » (1). C'est également le tribunal de Rouen qui se plaint à propos du Titre 1^{er} du Livre II : « Ce titre n'a pour objet, dit-il, que les navires et autres bâtiments de mer. *Mais il y a une navigation intérieure*, qui occupe des bâtiments d'une autre forme et d'une valeur même plus considérable que beaucoup de navires ; cette navigation même augmentera si l'on en juge par l'intérêt de la nation et par l'intention du gouvernement . . . » (2) (3).

Ces réclamations restèrent vaines, le projet fut maintenu sans que la lacune ait été comblée, la tâche en incombe encore au législateur de nos jours et la nécessité s'en fait de plus en plus pressante.

Certains auteurs, pour remédier aux inconvénients de la situation actuelle, n'ont pas reculé devant l'extension de plusieurs articles du Livre II à la navigation intérieure. Nous pouvons citer en ce sens les ouvrages de MM. Boulay-Paty (4), Dageville (5), Bédarride (6), et même un

(1) Observations des tribunaux de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce sur le projet de Code de commerce, t. II, p. 331.

(2) *Ibid.*, t. I, p. 269.

(3) On sait qu'en effet c'était l'époque des grands travaux de Napoléon I^{er} qui rêvait de doter la France d'un réseau de voies navigables et même de faire de Paris un port de mer.

(4) Boulay-Paty, *Cours de droit commercial maritime* (Bruxelles, 1838), t. I, titre I^{er} p. 33.

(5) Dageville, *Code de commerce expliqué par la jurisprudence*, p. 109.

(6) Bédarride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 264.

arrêt de la Cour de Rennes du 21 mars 1812 (D., *Rép.*, V° *Droit maritime*, n° 111), mais il faut ajouter qu'il fut cassé le 25 octobre 1814. Quelqu'utilité pratique qu'il puisse inspirer ces systèmes, nous n'hésitons pas, avec la jurisprudence et la majorité des auteurs, à adopter la solution contraire comme la seule véritablement juridique. Les raisons en ont été excellemment données par M. Laurin de la façon suivante : « Ceci nous paraît résulter, dit cet auteur : 1° de la donnée générale du Livre II du Code de commerce qui, ainsi que le porte la rubrique elle-même est uniquement consacré au commerce maritime ; 2° des termes de l'article 190, lequel, conformément à cette donnée, vise simplement *les navires et autres bâtiments de mer* (Cpr. aussi l'article 2120 du Code civil) ; 3° l'article 107 qui, d'une façon générale, assimile le transport par eaux intérieures au transport ordinaire par commissionnaires et voituriers ; 4° de ce fait que le législateur, lorsqu'il a voulu par des motifs particuliers comprendre dans sa disposition les deux navigations, a pris la peine de le dire expressément (*sic* l'article 355). L'assurance pouvant en effet, par son essence, couvrir toutes espèces de risques, on ne voit pas pourquoi le bénéfice n'en aurait pas été étendu de plein droit à la navigation fluviale, tout comme à la navigation maritime. Mais précisément, *qui dicit de uno, negat de altero* ; 5° de l'impossibilité qu'il y aurait d'appliquer à la navigation fluviale certaines règles essentielles à notre matière, notamment les modes de purge des articles 193 et 194 (1). »

En ce sens, nous citerons les ouvrages de MM. Du-

(1) Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 49, note 6.

four (1), Boistel (2), Alauzet (3), de Valroger (4), Vermond (5), Desjardins (6), Lyon-Caen et Renault (7), enfin les nombreux arrêts de jurisprudence que nous aurons à examiner au cours de cette étude.

On s'accorde cependant à reconnaître que si le Livre II ne s'applique pas en principe à la navigation intérieure, les tribunaux appelés à statuer en pareille matière pourront lui en faire l'application par voie d'analogie « mais en tant seulement que ce serait comme expression du droit commun », pour reprendre les termes mêmes employés par M. Dufour (8) (9).

Sans qu'il soit besoin d'entrer ici plus avant dans cette controverse juridique, nous en tirons cependant cette conclusion que la navigation intérieure n'est pas soumise au même régime commercial que la navigation maritime et que ni l'une ni l'autre des parties de la législation dont elles relèvent ne fournit de critérium permettant de les distinguer. Aussi répète-t-on souvent, pour cette raison, que la qualification de navigation maritime, sur laquelle les tribunaux sont appelés à se prononcer, est uniquement une question de fait (10).

(1) Dufour, *Droit maritime*, t. I, nos 50, 51, 52, p. 118.

(2) Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1116, p. 283.

(3) Alauzet, *Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale*, t. V, p. 8, n° 1626.

(4) de Valroger, *Droit maritime*, t. I, p. 76.

(5) Vermond, *Manuel de droit maritime*, n° 6.

(6) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. I, p. 77, n° 33.

(7) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 88, p. 63.

(8) Dufour, *Droit maritime*, t. I, p. 119, n° 53.

(9) Desjardins, t. I, p. 78, n° 33.

(10) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 90 bis.

Cette façon de sortir de la difficulté est peut-être élégante, mais nous ne saurions l'admettre, car elle ne nous apprend rien, elle ne fait qu'affirmer l'embarras dans lequel on se trouve.

Nous avons, au contraire, la conviction que c'est une question de droit qui, par suite doit échapper à l'arbitraire des tribunaux, or, c'est le principe dont elle dépend que nous recherchons.

CHAPITRE II

TERRAIN DU DROIT PUBLIC.

En droit public, avons-nous déjà dit, il est également intéressant de distinguer la navigation intérieure de la navigation maritime. Le plus souvent même, sur ce terrain, la législation est plus explicite et les textes fournissent des définitions précises en assignant des frontières rigoureuses à leur champ d'application. Malheureusement les définitions diffèrent suivant le but visé et par suite, la limite séparative des deux navigations varie essentiellement avec l'objet de chaque disposition. Il est cependant intéressant de connaître les éléments caractéristiques de ces distinctions administratives, on peut, en effet, espérer y trouver des indications précieuses pour la solution du problème de droit privé.

Il ne peut évidemment pas être question de donner ici un exposé complet du droit public de la navigation tant maritime que fluviale. Cette étude est tellement touffue que, seul, un aperçu extrêmement rapide de ses faces les plus importantes est possible. Cette complexité tient à deux causes principales : c'est, en premier lieu, parce que les sources de cette partie de la législation sont extrêmement nombreuses et que certaines datent de l'ancien régime ; c'est, en second lieu, parce que plusieurs administrations ont à intervenir dans la circonstance.

Trois ministres sont particulièrement compétents en

ces matières : du ministre des travaux publics, relève tout ce qui a trait à la grande voirie ; le ministre de la marine a charge de veiller aux intérêts de la navigation maritime et de la pêche côtière ; enfin, le régime fiscal de la navigation est du ressort du ministre des finances.

En raison même du caractère spécial et nettement tranché de la législation fiscale, nous en parlerons dans une section distincte. Nous indiquerons donc d'abord les règles de droit public sur l'exercice de la navigation et ensuite nous exposerons succinctement le régime fiscal auquel elle est soumise.

SECTION I. — Règles sur l'exercice de la navigation.

Pour faciliter l'exposé de ces règles et pour établir avec plus de clarté le parallèle entre les deux sortes de navigations, nous distinguerons trois ordres de prescriptions :

1^o Conditions relatives aux navires.

2^o Conditions relatives au personnel.

3^o Mesures générales d'ordre public et de police de la circulation.

§ 1. — Conditions relatives aux navires.

Les moyens de communication constituent un des éléments les plus importants de l'outillage national, l'Etat est donc intéressé au premier chef à ce que la navigation, qu'elle soit maritime ou intérieure, se fasse dans des conditions qui en favorisent le développement. De plus, ne serait-ce que dans un intérêt philanthropique, la société ne doit pas abandonner entièrement les hasards de la navigation à la folle témérité ou aux mauvais

calculs de ceux qui s'y livrent. C'est précisément pour remplir la haute mission de protection et de surveillance qui lui incombe, que l'Etat impose certaines obligations aux bateaux et aux navires.

Le contrôle de l'Etat s'exerce principalement par deux sortes de mesures, les unes destinées à constituer une sorte d'état civil au bâtiment, les autres ayant pour but de s'assurer, par des visites, qu'il a les qualités nautiques voulues.

A. — *Francisation et immatriculation.* — Dans l'intérêt de la sécurité des mers, tout navire pour effectuer un libre parcours, doit avoir une nationalité et être en mesure de la prouver, sous peine d'être traité comme pirate. Ajoutons à cela que certains avantages sont attachés à la nationalité des navires : en particulier chez nous, les seuls navires français peuvent en vertu de la loi du 2 avril 1889, se livrer au cabotage entre les ports français et ceux de l'Algérie, c'est ce qu'on appelle la *navigation réservée*.

C'est à l'aide du pavillon national qu'un navire indique de quelle nation il relève, mais cette première preuve peut être insuffisante, car on peut avoir à redouter les usurpations de pavillon. C'est alors à l'aide des papiers de bord que le capitaine établit sa nationalité.

La preuve qu'un navire est français est faite particulièrement par la présentation de l'*acte de francisation* du bâtiment, c'est-à-dire d'une pièce délivrée au nom du chef de l'Etat et signée du ministre des finances ; aussi l'article 226 du Code de commerce exige-t-il que le capitaine ait toujours cette pièce à bord. La délivrance de l'acte de francisation implique donc deux choses : elle suppose d'abord que l'identité du navire est déterminée

et ensuite qu'il remplit les conditions exigées par la loi pour être français.

En ce qui concerne l'identité, plusieurs formalités permettent de l'établir. Le propriétaire est tenu de donner un nom à son navire, il lui est même défendu de changer ce nom ultérieurement (loi du 5 juillet 1836). Ensuite, le propriétaire doit faire jager son bâtiment par l'administration des douanes, puis il requiert son inscription sur un registre spécial tenu au bureau de l'inscription maritime d'un quartier. C'est en cet endroit que se trouve désormais le *port d'attache* ou *d'immatricule* du navire : c'est, peut-on dire, son domicile. Le navire est également inscrit sur un registre spécial à la recette des douanes, sous son nom, avec mention de son tonnage et du nom de son propriétaire. C'est précisément à l'aide de ce registre que la recette des douanes délivre l'acte de francisation.

Enfin, dans le but de favoriser la marine française, on ne reconnaît la qualité de français à un navire et, par suite, on ne lui délivre d'acte de francisation qu'à la condition qu'il ait été construit en France ou qu'il ait payé les droits de douane et qu'il appartienne au moins pour moitié à des Français, il faut de plus que le capitaine et les trois quarts au moins des hommes de l'équipage soient français.

« ...Aucun bâtiment français ne pourra partir du port ou district auquel il appartiendra, sans acte de francisation... », dit le décret du 27 vendémiaire an II. Tel est le principe, il nous faut cependant ajouter qu'il comporte un certain nombre d'exceptions dont il est inutile de parler ici.

Les règles que nous venons d'exposer ne concernent

que la navigation maritime. Voyons maintenant à quel régime la navigation intérieure est soumise.

C'est le décret du 1^{er} avril 1899 qui contient actuellement les dispositions relatives à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux circulant sur les fleuves, rivières et canaux. L'article 2 de ce décret porte : « Aucun bateau ne pourra naviguer que s'il est muni d'un certificat constatant qu'il a été immatriculé et jaugé dans les formes déterminées ci-après. »

L'immatriculation consiste, dit l'article 4, dans l'inscription d'un bateau avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial. Le jaugeage a pour objet de déterminer le poids de la cargaison d'un bateau d'après son enfoncement... » Il est procédé à l'immatriculation et au jaugeage dans des bureaux établis à cet effet dans des localités désignées par arrêté du ministre des travaux publics.

Disons, en passant, que les opérations d'immatriculation et de jaugeage relèvent, pour la navigation intérieure, du service des ponts et chaussées. Enfin, la pièce d'identité du bateau est délivrée par le bureau d'immatriculation et elle doit être conservée à bord (art. 11 du décret de 1899). « Ce certificat indique : 1° Le bureau d'immatriculation ; 2° la lettre ou les lettres et le numéro d'immatriculation ; 3° le nom ou la devise du bateau ; 4° les noms et domicile du propriétaire tels qu'ils sont déclarés à l'agent jaugeur ; 5° le type auquel appartient le bateau (péniche, toue, flûte, etc.), son système de construction (bois, métal ou mixte) et le chantier sur lequel il a été construit ; 6° » (art. 11). Les autres mentions, que doit porter le certificat, sont relatives aux dimensions, jaugeage et descriptions du bâtiment.

Voilà à quoi se réduisent toutes les formalités destinées à constituer l'état civil des bâtiments de navigation intérieure. Pour eux, comme on le voit, il n'est pas question d'acte de francisation, mais d'un simple certificat de jaugeage et d'immatriculation. De plus, les formalités à remplir ne relèvent pas des mêmes administrations que pour la navigation maritime.

Reste à savoir quel doit être le caractère distinctif de ces deux sortes de navigation ; ni le décret du 27 vendémiaire an II, ni celui du 1^{er} avril 1899 ne le disent expressément ; nous ne faisons que signaler ici la difficulté sans la trancher ; nous aurons à y revenir ultérieurement.

B. — *Visites.* — La seconde obligation à laquelle sont soumis les bateaux est relative à la sécurité qu'ils peuvent offrir par leur construction et leur aménagement aux personnes qui les montent et aux marchandises qu'ils transportent.

La vie des passagers et de l'équipage, déjà trop souvent exposée aux dangers inhérents à la navigation maritime, ne doit pas être mise en péril par les défauts du bâtiment. En dehors de la question humanitaire, il y a un point de vue plus matériel qu'il faut aussi envisager : les navires portent dans leurs flancs des cargaisons d'une valeur souvent considérable ; ce sont de véritables fortunes dont le sort ne doit pas être abandonné uniquement à l'habileté du capitaine. Les accidents graves survenus aux bâtiments, même les mieux conditionnés, témoignent de l'importance qu'il y a de ne pas laisser une embarcation défectueuse prendre la mer.

S'agit-il maintenant de la navigation intérieure, on peut dire que la proximité constante des secours ne met

pas la vie des mariniens en danger bien grand, mais dans tous les cas, il y a encore les marchandises qui risquent de couler à fond et de plus, l'obstruction faite par un bateau, dans une rivière ou un canal, souvent étroit, est de nature à causer un grave préjudice à la navigation de la région.

Pour toutes ces raisons, l'Etat veille à ce que, seuls, les bâtiments offrant des garanties de solidité et de bonne construction puissent être mis en circulation.

Les visites des navires, par lesquelles l'Etat exerce sa surveillance, sont réglementées, à l'heure actuelle, par une loi toute récente du 17 avril 1907.

D'après le système nouveau adopté par ce texte il y a lieu de distinguer, d'une part, *les visites des navires avant mise en service* et, d'autre part, *les visites des navires en service*.

a) *Visite des navires avant mise en service*. — Aux termes de l'article 1^{er} de la loi de 1907, aucun navire français de commerce, de pêche ou de plaisance, de plus de 25 tonneaux de jauge brute, ne peut être mis en service sans un *permis de navigation* délivré par l'administrateur de l'inscription maritime. Cette pièce n'est remise qu'après constatation, par une commission spéciale, que le navire remplit bien toutes les conditions de solidité, de navigabilité, de salubrité, qu'il est muni de tous les instruments nécessaires à la conduite et d'appareils de sauvetage en quantité suffisante et en bon état, que les appareils à vapeur de bord satisfont aux conditions exigées par les règlements, etc... La première visite de la coque est faite en cale sèche par la commission du port de construction. Les autres constatations sont faites au port d'armement.

L'article 2 *in fine* décide que pour les navires achetés à l'étranger, il doit être procédé aux mêmes visites dans le port de France où le navire est conduit pour être francisé.

Ajoutons enfin, qu'en vertu de l'article 3 aucun navire étranger ne pourra embarquer de passagers dans un port français sans avoir fait constater, par la commission instituée dans ce port, qu'il satisfait aux conditions imposées aux navires français. Sont exemptés de cette obligation, les capitaines qui peuvent présenter une pièce admise comme équivalente au permis de navigation français, si l'Etat, dont ce navire porte le pavillon, fait le même avantage à nos bâtiments.

b) *Visite des navires en service.* — Tous les navires mentionnés à l'article 1^{er} de la loi de 1907 doivent subir une nouvelle visite de la commission tous les douze mois au moins, sauf des exceptions dans le détail desquelles nous ne pouvons pas entrer. Remarquons que pour ces visites annuelles, même celle de la coque, le navire reste en principe à flot, à moins que la commission n'en décide autrement.

En outre de ces constatations, aux termes de l'article 7, un inspecteur de la navigation maritime doit visiter tout navire français ou étranger en partance pour un voyage au long cours, au cabotage national ou international ou pour une campagne aux grandes pêches. Son examen porte non seulement sur les conditions de navigabilité du navire, mais encore sur le bon état de ses accessoires et la qualité des vivres emportés. Enfin, la loi ajoute que ces visites de partance ne seront jamais obligatoires qu'une fois par mois dans le même port pour les navires revenant à intervalles plus fréquents, ce qui

n'empêche pas du reste que l'inspecteur de l'inscription maritime ait toujours le droit de visiter tout navire présent au port chaque fois qu'il le jugera utile ou qu'il aura reçu des plaintes.

L'inspecteur de la navigation maritime ajourne ou interdit le départ de tout navire qui ne lui semble pas en état de pouvoir prendre la mer sans péril pour l'équipage ou les passagers. Le capitaine du navire ainsi frappé peut faire appel près de l'administration maritime.

Comme on le voit, la visite imposée par l'article 7 de notre loi, ou visite de partance, remplace celles établies par les anciens règlements et qu'exige l'article 225 du Code de commerce ainsi conçu : « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire aux termes et dans les formes prescrites par les règlements. »

Disons encore que les bâtiments de commerce ou de pêche de moins de 25 tonneaux de jauge brute sont soumis, par l'article 55, à un régime spécial, en particulier, ils ne subissent qu'une visite annuelle.

À la suite de chaque visite, il doit être dressé un procès-verbal signé de tous les membres de la commission ayant pris part aux constatations. C'est sur le vu de ces procès-verbaux, s'ils ne contiennent aucune réserve ni observation, qu'est délivré le permis de navigation sans lequel le navire ne peut pas circuler.

Sans parler ici des pénalités dont la loi de 1907 frappe l'armateur, le propriétaire et le capitaine d'un navire non pourvu du permis de navigation, nous devons cependant faire remarquer que l'article 228 du Code de commerce doit continuer à recevoir son application ; aux termes de cette disposition, le capitaine qui n'aurait pas fait procéder aux visites exigées par l'article 225 « est responsable de

tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement ».

En vertu des règlements sur la police de la circulation, en particulier le décret du 8 octobre 1901 et la circulaire du ministre des travaux publics du 20 janvier 1902, tous les bateaux des fleuves et canaux sont également soumis à une visite annuelle des agents de la navigation. Ces visites, il est facile de s'en rendre compte, n'ont ni le caractère, ni l'importance de celles qui sont prescrites pour la navigation maritime.

Dans l'intérêt de la sécurité publique, la navigation à vapeur a fait l'objet d'une réglementation minutieuse. C'est, d'une part, une loi du 21 juillet 1856 qui va jusqu'à établir des pénalités d'un an de prison contre ceux qui enfreignent les dispositions réglementaires ; c'est, d'autre part, le décret du 9 avril 1883 relatif à la navigation intérieure à vapeur. Ces textes prescrivent des visites périodiques pour épreuves et essais des bateaux et chaudières. Les agents chargés de procéder à ce contrôle délivrent alors, si les opérations ont donné de bons résultats, des permis de navigation sans lesquels les bateaux à vapeur ne peuvent circuler.

Au sujet de toutes ces visites, la question de distinction entre la navigation intérieure et la navigation maritime se pose forcément. Le décret du 4 mars 1890 a tranché nettement la difficulté relativement à la navigation à vapeur : il fixe, en effet, les limites d'application du décret du 9 avril 1883 en décidant que les règlements sur la navigation fluviale à vapeur feront place aux règlements sur la navigation maritime à vapeur au point où le premier obstacle de fait s'oppose au passage des navires de mer à vapeur.

§ 2. — Conditions relatives au personnel.

Le régime spécial, auquel le personnel des navires est soumis, donne à la distinction entre les deux sortes de navigations d'autant plus d'importance que notre législation n'impose aucune condition particulière aux marins qui ne fréquentent que les fleuves et les canaux.

Les dispositions de notre droit public relatives au personnel de la navigation maritime ont pour buts principaux : 1° de ne permettre de confier la conduite des navires qu'à des officiers ayant fait preuve de leur capacité ; 2° de réglementer le travail de tout le personnel de bord ; 3° d'assurer le recrutement des équipages de la flotte militaire.

A. — *Les officiers.*

Les pouvoirs étendus dont la loi investit le capitaine, les fonctions variées qu'il est appelé à remplir à bord, la responsabilité qui pèse sur lui, sont autant de raisons pour lesquelles l'Etat a le devoir de s'assurer que les hommes à qui le commandement du navire est confié sont à la hauteur de la tâche qui leur incombe.

Nous savons déjà qu'en vertu de la loi du 21 septembre 1793, le capitaine doit être Français ; outre cela, il doit remplir un certain nombre de conditions qui varient selon le genre de navigation qu'il doit effectuer.

Le décret du 18 septembre 1893 veut que les capitaines au long cours soient âgés de 24 ans au moins, qu'ils aient navigué pendant 60 mois et qu'enfin ils aient satisfait à un examen spécial à la suite duquel le chef de l'Etat leur délivre des lettres de commandement.

Pour naviguer au cabotage seulement, les capitaines doivent remplir les mêmes conditions d'âge et de navi-

gation, mais on n'exige d'eux que le brevet de maître au cabotage pour l'obtention duquel il leur faut satisfaire à un examen moins difficile que celui imposé aux capitaines au long cours.

Pour commander au bornage seulement, il suffit d'être âgé de 24 ans et d'avoir navigué pendant 60 mois ; toutefois, s'il n'y a pas d'examen spécial à subir, l'art. 20 du décret du 18 septembre 1893 veut que pour commander un bateau à vapeur on justifie de notions pratiques sur la conduite et le fonctionnement des machines à vapeur.

En ce qui concerne la réglementation du travail à bord des navires, c'est la loi du 17 avril 1907 qui détermine dans ses articles 21, 22 et 23, suivant l'importance des bâtiments et le genre de voyage qu'ils effectuent, la composition du personnel officier et la répartition du service entre chacun de ses membres.

B. — *Gens de mer.*

C'est encore la loi de 1907 qui, dans ses articles 24 à 31 fixe la composition de l'équipage et réglemente le travail des matelots, des novices et des manœuvres. Nous ne faisons que signaler ces dispositions, sans nous y arrêter plus longuement, leur examen sortant tout à fait du cadre de notre étude.

Afin d'assurer le recrutement des équipages de la flotte de guerre, la profession de marin est soumise par la loi du 24 décembre 1896 au régime spécial de l'*inscription maritime*.

Nous ne pouvons évidemment pas entrer ici dans l'examen détaillé de cette loi, nous aurons à revenir ultérieurement sur ce sujet. Pour le moment, nous nous contenterons d'indiquer le principe du système qu'elle établit.

Tous les Français qui se livrent, à titre professionnel, à la navigation sur mer et dans l'estuaire des fleuves, jusqu'à une limite déterminée, sont astreints à se faire inscrire au préalable sur les registres matricules d'un arrondissement maritime.

L'inscription entraîne pour ces marins l'obligation de servir sur les vaisseaux de l'Etat, toutes les fois qu'ils en sont requis, de 20 à 50 ans. Cette lourde charge est, il est vrai, compensée en partie, par certains avantages dont voici les plus importants : Les inscrits maritimes jouissent d'une sorte de monopole de la navigation maritime puisque, d'une part, pour qu'un navire soit français il faut que les officiers et au moins les trois quarts de l'équipage soient Français et que, d'autre part, aucun marin, s'il n'est inscrit, ne peut être embarqué à bord d'un bâtiment de commerce. Ils ont également le monopole de la pêche côtière et, moyennant une retenue de 3 0/0 de leur salaire versée à la Caisse des invalides de la marine, ils ont droit, après 25 ans de navigation et 50 ans d'âge, à une pension appelée demi-solde ; de plus, cette caisse fournit encore des pensions et des secours aux veuves et aux enfants des marins.

L'exposé rapide que nous venons de présenter suffit à faire ressortir l'importance de la distinction entre la navigation maritime et la navigation intérieure.

L'article 1^{er} de la loi de 1896 a heureusement déterminé d'une façon assez nette le champ d'application de l'inscription maritime. Il fixe en principe sa limite dans l'estuaire des fleuves au point où la marée cesse de se faire sentir et pour les fleuves, où il n'y a pas de marée, à l'endroit jusqu'auquel les bâtiments de mer peuvent remonter.

Nous aurons dans la suite à reparler de cette délimitation et à en préciser les éléments.

§ 3. — Mesures générales d'ordre public et de police
de la circulation.

La navigation maritime est soumise à un contrôle beaucoup plus rigoureux de la part de l'Etat, que la navigation intérieure, aussi, aucun navire ne peut-il prendre la mer sans que le capitaine soit muni d'un certain nombre de pièces justificatives qu'on n'exige pas du batelier ne fréquentant que les fleuves et les canaux. Ajoutons que les règlements de circulation ne sont pas les mêmes sur mer que dans les eaux intérieures.

A. — *Papiers de bord.*

a) *Navigation intérieure.* — Pour la navigation intérieure, les seules pièces exigibles des mariniers sont : le certificat d'immatriculation et de jaugeage, les certificats de visite, la lettre de voiture et la déclaration de chargement.

Nous savons déjà ce que sont les deux sortes de certificats dont nous venons de parler, aussi n'y revenons-nous pas ici. Quant à la lettre de voiture, elle fait preuve du contrat et de ses conditions. La déclaration de chargement est une pièce exigée par l'article 16 de la loi du 1^{er} avril 1899 : elle doit contenir les indications sur la nature et l'importance du chargement ; son but est surtout de faciliter l'établissement de la statistique.

b) *Navigation maritime.* — Nous avons déjà eu l'occasion de dire que l'article 226 du Code de commerce exige que le capitaine ait à son bord un certain nombre de

pièces. A l'énumération que fait ce texte, il convient d'en ajouter quelques-unes.

Avant d'indiquer la nature et le but de chacune des pièces exigées nous devons faire une observation relativement à l'une d'elles : l'article 226 du Code de commerce mentionne, en effet, l'acte de propriété du navire comme devant faire partie du dossier dont le capitaine doit être muni ; or, cette pièce reste au bureau qui délivre l'acte de francisation, elle ne peut donc pas accompagner le navire (1).

Abstraction faite de l'acte de propriété, le capitaine doit avoir à bord :

1° *L'acte de francisation* dont nous avons déjà parlé ;

2° *Le permis de navigation*. — Cette pièce, délivrée par l'administration de la navigation maritime (art. 12, loi du 17 avril 1907), prouve que la commission chargée de procéder à la visite du navire a constaté que le bâtiment est en état de pouvoir prendre la mer. L'article 10 de la même loi indique les mentions que doit contenir le permis de navigation : le nom et le port d'attache du navire, ses dimensions, son tirant d'eau, les hauteurs de la ligne de flottaison correspondant au déplacement maximum, le service auquel il est affecté, le nombre maximum de passagers qu'il doit prendre, etc... Ce permis doit toujours être à bord et être renouvelé à la suite de chacune des visites prescrites. Les articles 33 à 45 de la loi de 1907 punissent d'une amende et, dans certains cas, d'emprisonnement, le propriétaire, l'armateur et le capitaine qui font naviguer leur navire sans permis ou pen-

(1) Beaussant, *Code maritime ou lois de la marine marchande*, p. 176, note 2.

dant que le permis qu'ils ont précédemment obtenu est suspendu ou périmé.

3° *Le rôle d'équipage.* — L'importance considérable de cette pièce et les différents points de vue auxquels elle est utile nous obligent à quelques explications tout au moins sommaires. Le capitaine est tenu de présenter son équipage au commissaire de l'inscription maritime qui dresse alors l'état appelé « rôle d'équipage ». Cet acte porte la désignation exacte du navire, le genre de navigation qu'il entreprend, les noms du propriétaire et de l'armateur, les noms, domicile et signalement des marins employés à bord, avec mention de leurs grades, fonctions et conditions d'engagement, enfin les noms des passagers. De plus, au cours du voyage, le capitaine mentionne sur cette pièce les avances faites sur les salaires, il y inscrit également l'original des actes de l'état civil. Il est facile d'après cela de se rendre compte de l'utilité du rôle d'équipage : il permet de constater la nationalité du capitaine et des marins, de s'assurer qu'ils sont bien tous inscrits maritimes, si le navire est francisé, s'il a subi les visites obligatoires, il fait preuve des conventions entre l'armateur et le personnel de bord ; il sert de registre de l'état civil. Nous signalerons, en terminant, son objet de police dans le contrôle qu'il permet de faire sur l'embarquement des passagers. Le rôle de l'équipage doit être en principe à bord de tous les navires exerçant une navigation maritime.

Le décret du 19 mars 1852 détermine ce qu'il faut entendre à ce point de vue par navigation maritime. Nous aurons à examiner plus loin cette définition.

4° *Les connaissements et chartes-parties.* — La charte-partie est l'acte d'affrètement. Le connaissement, la re-

connaissance des marchandises remises au capitaine.

5° *Les procès verbaux de visite exigés* par l'article 226 du Code de commerce continuent à l'être même lorsque le navire est muni du permis de navigation comme le veut la loi de 1907. Les procès-verbaux, dont nous voulons parler, ici sont en effet les certificats de visite des navires en partance délivrés par l'inspecteur de la navigation maritime. Comme on le voit, cette pièce ne fait pas double emploi avec le permis de navigation. Cette interprétation est du reste conforme au sens du paragraphe final de l'article 12 de la loi de 1907 ainsi conçu : « S'il s'agit d'un navire en partance et que la visite de l'inspecteur de la navigation maritime n'ait donné lieu à aucune opposition, l'autorisation de départ résultera simplement du certificat de visite. »

6° *Les acquits de paiement ou les acquits-à-caution.* — Ces pièces sont destinées à établir la situation des marchandises relativement à la douane.

7° *Le congé.* — C'est également un acte important sans lequel le navire ne peut pas sortir de son port d'attache : il confirme l'acte de francisation et n'est délivré que si on s'est soumis aux autres prescriptions.

8° *Le manifeste.* — Cette pièce est une sorte d'inventaire de la cargaison résumant les différents connaissements. Son but principal est de faciliter la perception des droits de douane. C'est aussi grâce à ses indications que la même administration dresse ses tableaux de statistique.

9° *La patente de santé.* — On appelle ainsi un certificat contenant l'indication de l'état sanitaire du lieu de provenance et du navire lui-même au moment où il a pris la mer.

10° *Le livre des procès-verbaux de visites.* — L'article 11 *in fine* de la loi de 1907 impose la tenue de ce nouveau registre : « Les constatations mentionnées dans chaque procès-verbal seront inscrites sur un registre spécial qui sera tenu à bord et devra être présenté à toute réquisition des officiers ou agents chargés de la police de la navigation maritime. »

11° *Le livre de bord.* — L'article 224 du Code de commerce impose au capitaine l'obligation de tenir un livre coté et paraphé par un juge du tribunal de commerce. Tous les actes importants de la vie de bord doivent y être inscrits, c'est le journal du voyage.

Ajoutons encore qu'à son arrivée à destination, le capitaine doit faire un *rapport de mer* conformément aux articles 242 et 243 du Code de commerce.

Ces brèves indications permettent d'apprécier combien l'ordre public est intéressé à ce que les navires de mer aient leurs papiers de bord en règle. De plus, elles mettent de nouveau en relief l'importance de la distinction entre les deux sortes de navigations. Hâtons-nous de dire qu'ici les textes ont généralement tranché la difficulté, mais que la solution qu'ils donnent est spéciale au but visé sans être susceptible d'extension par voie d'analogie à d'autres cas.

B. — Règlements de circulation.

Le mouvement continuuel auquel donne lieu la navigation en général exige, sous peine des conséquences les plus graves, l'existence de règles précises destinées à assurer l'ordre et la facilité de la circulation ; c'est ce qui explique le nombre des règlements édictés dans ce but. Mais ces divers textes, n'ayant trait les uns qu'à la navi-

gation maritime, les autres qu'à la navigation intérieure, ont dû préciser les limites dans lesquelles chacun d'eux devait être appliqué dans la partie des fleuves où les deux sortes de navigation sont en contact.

Néanmoins, le ministre de la marine et le ministre des travaux publics ayant à intervenir à la fois dans l'estuaire des fleuves, il en naissait souvent des difficultés qui ont été tranchées par un accord entre ces deux départements, aux termes duquel « à l'avenir, les règlements locaux constituant la police de la circulation (règles de croisements, stationnements, signaux de nuit ou de brume, etc.), dans la partie des fleuves comprise entre la limite de la mer et la limite de l'inscription maritime, abstraction faite des ports proprement dits, définis par leurs limites réglementaires, seront concertés entre le préfet du département et le préfet de l'arrondissement maritime », conformément à une procédure indiquée (1).

Il faut remarquer immédiatement que le texte que nous venons de citer réserve formellement la police des ports qui rentre uniquement dans les attributions du ministre des travaux publics ; les ports sont considérés en cela comme faisant partie de la grande voirie. Il est en outre intéressant de constater que c'est encore dans l'ordonnance de 1681 qu'il faut rechercher les règles générales de la police des ports de commerce.

Nous n'avons pas à nous étendre sur ces mesures de police, leur examen ne jetterait aucune lumière nouvelle sur notre sujet ; nous nous contenterons de dire que l'entrée, la sortie des ports, le placement des navires, l'embarquement et le débarquement des marchandises,

(1) *Bulletin officiel de la marine française*, 1888, p. 179.

le lestage et le délestage, les précautions contre les incendies, etc., sont réglés par des arrêtés préfectoraux rendus conformément à un modèle annexé à la circulaire du ministre des travaux publics du 28 février 1867.

L'organisation de la police des ports maritimes présente un caractère particulier qu'il est intéressant de remarquer en passant : des fonctionnaires spéciaux ayant le titre d'*officiers* et *maîtres de ports* sont investis, sous la direction des ingénieurs, d'une autorité absolue pour régler les mouvements des navires dans l'intérieur des bassins.

Bien que la loi ne définisse pas les ports maritimes de commerce, il y a lieu de les distinguer des autres, car ils rentrent dans les attributions du ministre de la marine. Une circulaire du ministre de l'intérieur du 15 mai 1884 interprétant la loi du 5 avril 1884 décide à propos des articles 98 et 133 qu'on doit considérer comme ports de mer, indépendamment des ports existant sur le rivage de la mer, ceux qui, dans *les limites de l'inscription maritime*, sont situés au bord d'un fleuve ou d'une rivière où pénètre le flux de la mer : tels sont Rouen, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, etc.

Les règlements maritimes sur l'éclairage des bâtiments, sur les signaux, sur les dispositions à prendre pour éviter les abordages, déterminent tous, pour la navigation dans la partie maritime des fleuves et rivières, les limites dans lesquelles ils doivent être appliqués ; aussi jugeons-nous inutile d'établir ici le parallèle entre les prescriptions qu'ils édictent et les dispositions correspondantes du décret du 8 octobre 1901 de la circulaire ministérielle du 20 janvier 1902 relatifs à la navigation.

Nous ne faisons également que rappeler ce que nous

avons déjà dit relativement aux mesures prises dans l'intérêt de la sécurité publique par le décret du 9 avril 1883 sur la navigation intérieure à vapeur.

Nous citerons encore la législation sur le transport des matières dangereuses et en particulier le décret du 2 septembre 1874 pour les transports maritimes et celui du 31 juillet 1875 pour la navigation intérieure.

Enfin, le droit administratif distingue encore la pêche maritime de la fluviale ; c'est la loi du 15 avril 1829 qui, dans son article 3, § 2 détermine la limite séparative de ces deux réglementations.

On se rend compte par tout cet exposé des nombreux points de vue sous lesquels il est nécessaire en droit public de distinguer la navigation maritime de la navigation fluviale.

A tout cela il convient d'ajouter qu'il existe en outre un décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852. Ce décret établit des juridictions chargées de connaître des délits maritimes et édicte les peines qui leur sont applicables. Il est inutile de dire que ce texte ne peut en aucune façon être étendu à la navigation intérieure.

SECTION II. — Droit fiscal de la navigation.

Pour en avoir fini avec ces notions de droit public, il nous reste encore à exposer les grands traits du régime fiscal auquel la navigation est soumise.

Nous en avons réservé l'examen pour une section spéciale, tant à cause du caractère particulier de la législation financière que parce que plusieurs des taxes qu'elle

impose à la navigation sont perçues à l'occasion de l'accomplissement des formalités administratives que nous venons d'étudier.

Nous allons, dans cet ordre d'idées, constater une fois de plus la différence profonde que notre droit public établit entre les deux sortes de navigations.

Les dépenses occasionnées par la navigation sont une lourde charge qui incombe à l'Etat, car les recettes qu'elle lui procure sont loin de couvrir les frais qu'elle occasionne. Quelques chiffres vont nous en donner une idée.

Voici d'abord pour la *navigation intérieure* :

Les dépenses d'*établissement* et d'*amélioration* faites pour les rivières et canaux depuis 1821 jusqu'à 1905 s'élèvent à la somme de 1.573 millions. Ce chiffre comprend les dépenses effectuées depuis 1852 pour le rachat des concessions dont plusieurs canaux avaient été l'objet (1).

D'autre part, les dépenses d'*entretien* et d'*administration* rien que pour l'année 1905 se sont élevées à 19 millions.

Par contre, les *recettes annuelles* n'accusent que la somme de 3.100.000 francs, produits domaniaux et impôts sur le service des voyageurs réunis.

Pour la *navigation maritime*, la comparaison des recettes et des dépenses est un peu plus compliquée.

Les *dépenses d'établissement* des ports maritimes depuis 1822 jusqu'à 1905 se sont élevées à environ 1.208 millions.

(1) Tous ces chiffres sont empruntés aux statistiques fournies par M. Colson dans son ouvrage : « Transports et tarifs », et en particulier dans le supplément de 1907, p. 7 et 11.

Les *frais annuels d'entretien et d'administration* sont, d'après les données de l'année 1905, de *14 millions*.

Les *recettes* faites directement par l'Etat en 1905 ont été environ de *13 millions*. C'est, on le voit, à peine de quoi balancer les frais d'entretien et d'administration.

D'autre part, les *taxes locales* ont donné 9.300.000 fr., c'est-à-dire de quoi payer une partie seulement des intérêts des 1.208 millions dépensés pour l'établissement.

Ce n'est pas tout, à ces dépenses, il faudrait encore ajouter, pour être complet, les subventions accordées à la marine marchande et la subvention à la Caisse des invalides de la marine, c'est-à-dire encore plus de 50 millions.

Ces lourds sacrifices que l'Etat s'impose sont absolument nécessaires. Ils sont commandés à la fois par les raisons politiques et économiques les plus impérieuses. Nous n'avons pas à développer ces considérations, nous allons seulement exposer rapidement les impôts auxquels la navigation est soumise et les avantages financiers que notre législation lui procure.

§ 1. — Impôts.

A. — Navigation intérieure.

Jusqu'en 1880, la batellerie avait été soumise à l'acquiescement de droits de navigation dont le taux et le mode de perception ont fréquemment varié ; c'est ainsi que tantôt leur produit était affecté uniquement aux travaux de la voie sur laquelle ils avaient été levés, tantôt, au contraire, les taxes perçues sur les différents canaux concédés étaient réunies en une caisse commune. Tous ces droits furent abolis par la loi du 19 février 1880, c'est

pourquoi actuellement la batellerie n'est plus assujettie à payer de redevance de circulation que sur les canaux concédés.

Depuis 1852, l'Etat ayant racheté plusieurs des concessions accordées antérieurement, les seuls canaux à péages étaient jusque ces temps derniers les canaux de la Sambre à l'Oise, de l'Ourcq, de St-Denis et de St-Martin (1).

Mais la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce dans son article 15 autorise ces chambres à « être déclarées concessionnaires de travaux publics, ou chargées de services publics, notamment de ceux qui intéressent les ports maritimes et les voies navigables de leur circonscription » ; elle leur permet, en outre, dans son article 23, de percevoir des péages pour faire face au service des emprunts nécessités par les travaux effectués. C'est conformément à ces dispositions que la loi du 3 juillet 1900 autorisait l'établissement de péages pour couvrir les charges d'un emprunt contracté par la chambre de commerce de Saint-Dizier en vue de concourir à l'achèvement du canal de la Marne à la Saône. Une autre loi du 23 décembre 1903 autorisait également la chambre de commerce de Douai à percevoir des péages sur le canal du Nord.

Tout ceci n'infirme pas le principe : l'Etat ne perçoit plus de droits sur la circulation des bateaux dans les canaux non concédés. Nous ferons même remarquer qu'il ne prélève au une taxe pour l'immatriculation et le jaugeage des bateaux, « ces opérations sont gratuites », dit l'article 14-3° de la loi du 1^{er} avril 1899.

Par contre, il convient de rappeler que, aux termes de

(1) Le rachat du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne a été opéré par la loi du 8 juillet 1898.

l'article 98 de la loi du 5 avril 1884, le maire « peut moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi... donner permis de stationnement... sur les rivières, ports et quais fluviaux... » L'article 133-7° de la même loi, fait figurer le produit de ces droits aux recettes du budget ordinaire de la commune.

En somme, l'impôt sur les voyageurs, dont nous allons dire quelques mots, est le seul qui frappe encore la navigation intérieure.

Une loi du 9 vendémiaire an VI, plusieurs fois modifiée depuis, avait établi, au profit de l'Etat, un impôt dit du dixième sur le prix des places des voitures publiques de terre et d'eau. Cet impôt continue à frapper le transport des personnes sur les cours d'eau, même dans la partie accessible aux navires de mer, du moment que les bateaux ne prennent pas la mer. Au contraire, les navires, venant de la mer jusque dans l'intérieur du fleuve sans escales depuis l'embouchure et inversement, sont exempts de cet impôt. Nous verrons dans la suite que des difficultés ont été soulevées à ce sujet.

B. — *Navigation maritime.*

Nous venons de constater qu'un seul impôt grève la navigation intérieure, c'est l'impôt sur le service des voyageurs dont le rendement en 1905 n'a pas dépassé 100.000 francs, alors que, pour la même année, les impôts sur la navigation maritime ont produit 21.800.000 francs. Le simple rapprochement de ces deux chiffres est tout à fait suggestif, il fait nettement ressortir le contraste qui existe entre les deux sortes de navigations au point de vue fiscal ; nous allons maintenant voir les nombreuses taxes auxquelles la navigation est soumise. Il faut dis-

tinguer les droits perçus au profit de l'Etat, de ceux prélevés au profit des villes ou des Chambres de commerce ; aussi parlerons-nous séparément des taxes générales et des taxes locales.

a) *Taxes générales.* — Leur caractère commun est d'être perçues suivant un tarif uniforme pour les différents ports.

Les deux premiers impôts dont nous allons parler ont le caractère de droits de tonnage, c'est-à-dire qu'ils sont perçus soit proportionnellement à la quantité des marchandises embarquées ou débarquées, ce qui est le cas du *droit de quai*, soit à raison de la capacité du navire, tel est cas des *taxes sanitaires*. Les autres droits sont perçus à l'occasion de l'accomplissement de formalités administratives ou de la délivrance de pièces.

1° *Droit de quai.* — Cet impôt a été établi par la loi du 30 janvier 1872 sous l'empire de nécessités financières. C'est un véritable péage qui frappe indistinctement les navires de tous les pavillons qui, venant de l'étranger, des colonies ou de la grande pêche entrent chargés dans nos ports et y font des opérations de débarquement ou d'embarquement. Il y a exemption de ce droit au profit d'un certain nombre de bâtiments tels que ceux qui arrivent sur lest, qu'ils repartent chargés ou non, les navires faisant le cabotage de port à port français ou avec l'Algérie, les navires de guerre, les yachts de plaisance, les navires en relâche forcée, etc.

En vertu de la loi de 1872, c'était uniquement d'après le pays de provenance que le taux du droit à payer par tonneau-jauge était déterminé. La loi du 23 décembre 1897 établit un nouveau système de taxification d'après lequel l'importance de la taxe varie en outre en raison

de la quantité de marchandises embarquées ou débarquées. Nous n'avons pas à étudier le détail de fonctionnement de ce régime nouveau. Nous dirons seulement que pour l'année 1905 cet impôt a produit 8.200.000 francs.

2° *Taxes sanitaires.* — C'est le second impôt ayant le caractère d'un droit de tonnage.

Pour se mettre en garde contre les épidémies qui sévissent à l'étranger et que pourraient nous apporter les navires venant des pays contaminés, l'Etat a pris un certain nombre de mesures telles que visite sanitaire des bâtiments à leur arrivée, quarantaine d'observation pour les navires suspects, séjour dans un lazaret et désinfection obligatoire lorsque le service de santé a reconnu à bord l'existence de maladies contagieuses. Pour couvrir les frais du service de santé, l'Etat perçoit un certain nombre de taxes.

Un *droit de reconnaissance* à l'arrivée est dû par tous les navires entrant en rade, sauf quelques exceptions ; le taux en est de 0 fr. 15 par tonneau-jauge pour les navires faisant la grande navigation, 0 fr. 10 pour les navires venant des ports étrangers d'Europe, 0 fr. 05 pour les bâtiments voyageant entre un port français de l'Océan et un port français de la Méditerranée ou un port algérien. En somme, on voit que le petit cabotage échappe encore à cet impôt.

Un *droit de station* est encore dû par tous les navires soumis à une quarantaine.

Il faut enfin ajouter un *droit de séjour au lazaret* par jour et par personne et un *droit pour la désinfection* des marchandises.

Le produit des taxes sanitaires a été pour 1905 de

1.700.000 francs et les frais du service de santé ne se sont élevés qu'au tiers environ de cette somme.

3° *Droits de visites.* — La loi de 1907, dans son article 52, établit une distinction. S'il s'agit d'une visite avant mise en service ou d'une visite périodique, le droit perçu est encore proportionnel au tonnage : 0 fr. 05 par tonneau de jauge brute pour les navires armés au long cours et 3 centimes pour les navires armés au cabotage et à la pêche. S'agit-il, au contraire, d'une visite de portance, c'est un droit fixe de 20 ou 10 francs que le navire doit acquitter.

4° *Droit de francisation.* — Nous savons déjà qu'en principe aucun bâtiment français ne peut prendre la mer sans être muni d'un acte de francisation (loi du 27 vendémiaire an II, art. 22). Il y a cependant à cette règle quelques exceptions ; retenons en passant que parmi les embarcations dispensées de la francisation, il y en a qui doivent se munir d'un congé annuel alors que d'autres en sont même exemptes. Quoi qu'il en soit, l'acte de francisation d'un navire n'est délivré que contre paiement d'un impôt appelé droit de francisation.

5° *Droit de congé.* — Nous savons également qu'aucun bâtiment français ne peut sortir d'un port sans congé (loi du 27 vendémiaire an II, art. 22). La délivrance de cette pièce donne lieu à la perception d'un droit. Sont exempts de congé, les chaloupes des navires munis d'un acte de francisation et les navires et embarcations de l'Etat ; d'autre part, des congés sont délivrés gratuitement aux bateaux pilotes ainsi qu'aux embarcations astreintes à être munies d'un congé annuel bien que dispensés de la francisation, comme nous l'avons indiqué à propos du droit de francisation.

6° *Droit de passe-port.* — Le congé dont nous venons de parler n'est destiné qu'aux navires français. Les navires étrangers ne peuvent pas non plus quitter le port sans être munis d'un permis appelé passe-port et pour la délivrance duquel un droit de 1 fr. 20 est dû, quel que soit le tonnage.

7° *Rôle d'équipage.* — La délivrance de cette pièce donne lieu à la perception d'un droit. Les bateaux non pontés reçoivent en place du rôle d'équipage un simple *permis* dont le coût est moins élevé.

8° *Droit de permis.* — Il ne peut être embarqué ni débarqué aucune marchandise sans un permis délivré par la douane moyennant une taxe de 0 fr. 60. A ce principe, il y a quelques exceptions, en particulier pour les transports par cabotage.

9° *Droits de certificat.* — Tous les certificats d'embarquement ou de débarquement délivrés sur la demande des intéressés ou en vertu d'un jugement sont également frappés d'un droit.

10° *Timbre des connaissements.* — Il existe encore d'autres impôts sur la navigation maritime. Nous n'en citerons plus qu'un qui mérite une mention spéciale parce que c'est un des plus onéreux, nous voulons parler du *timbre des connaissements*. Tous les bâtiments effectuant un transport par mer ou sur les fleuves et rivières dans la limite de l'inscription maritime doivent être munis de connaissements. Ces actes sont frappés d'un droit de timbre de 1 fr. 20 pour le cabotage et 2 fr. 40 pour la navigation internationale. Le produit de cet impôt pour 1905 s'est élevé à 2.300.000 francs.

b) *Taxes locales.* — Nous ne nous appesantirons pas sur ce genre d'impôts à cause du manque d'uniformité

qu'il présente pour les différents ports. C'est actuellement dans l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande, modifiant les lois du 19 mars 1866 et du 30 janvier 1893 que l'on doit rechercher la législation générale applicable à ces taxes locales.

Aux termes de ce texte, des décrets rendus en la forme de règlements d'administration publique, « peuvent établir dans un port maritime, des péages locaux temporaires pour assurer le service des emprunts contractés ou le paiement des allocations offertes par un département, une commune, une chambre de commerce ou tout autre établissement public, en vue de subvenir à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement des ouvrages ou de l'outillage public d'exploitation de ce port et de ses accès, ou au maintien et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins. » Des péages locaux peuvent encore être établis de la même façon au profit des chambres de commerce pour les indemniser des subventions qu'elles accordent à des services organisés « pour le sauvetage des navires et des cargaisons, pour la sécurité ou la propreté ou la police et la surveillance des quais et dépendances des ports. »

Quant au fonctionnement de ces taxes, la loi de 1902 décide que les droits seront perçus en raison : 1° du tonnage de jauge ; 2° des quantités de marchandises embarquées ou débarquées ; 3° du nombre de voyageurs embarqués ou débarqués. Le taux de la taxe est établi par le décret autorisant la perception de chaque péage, dans des limites fixées par la loi de 1902 elle-même. Pour dépasser ces bornes, un décret ne suffit plus, une loi est nécessaire.

Dans tous les cas, les taxes locales ont le caractère

temporaire, c'est-à-dire qu'il doit être tenu compte très exactement de leur produit pour cesser de les percevoir dès que les dépenses auxquelles elles sont affectées sont entièrement remboursées.

Remarquons en outre que ces péages locaux ne frappent généralement que les navires de mer, c'est ainsi par exemple que sous le régime de la loi de 1893 sur la marine marchande, une loi du 29 décembre 1896, établissant un péage sur tous les navires faisant une opération de commerce à Rouen, stipulait dans son article 1^{er} que « les bateaux de navigation intérieure en étaient exempts ». Les tribunaux furent appelés à se prononcer sur les caractères distinctifs de ces bateaux. Nous verrons ultérieurement quel criterium les juges ont adopté en la circonstance.

Nous terminerons cet exposé général en disant que, pour l'année 1905, le produit des taxes locales s'est élevé au chiffre de 9.300.000 francs.

§ 2. — Avantages financiers.

La navigation intérieure, nous l'avons vu, est exempte d'impôts, c'est là un avantage qu'on pourrait qualifier de négatif, mais c'est cependant un avantage important.

La navigation maritime, au contraire, supporte des impôts assez élevés ; de plus, l'inscription maritime pèse lourdement sur son personnel, enfin, des droits de douane frappent les navires achetés à l'étranger.

La nécessité d'avoir une marine nationale, le désir de la voir prospérer ont amené l'Etat à chercher à compenser par des primes les charges qui grèvent notre commerce de mer. Par ces allocations on espérait à la

fois encourager l'industrie de la construction des navires et développer la navigation maritime.

Le déclin rapide de notre marine, pendant la période de libre concurrence qui succéda à l'abolition des *surtaxes de pavillon* par la loi du 19 mai 1866, avait ému les pouvoirs publics. Le système des primes inauguré par la loi du 29 janvier 1881 était destiné à enrayer le mal. Ce régime fut modifié successivement par les lois du 30 janvier 1893, du 7 avril 1902 et du 19 avril 1906. Nous allons essayer d'indiquer dans ses grandes lignes en quoi il consiste.

On doit actuellement distinguer deux sortes de primes : les primes à la construction et les compensations d'armement.

1° *Primes à la construction.* — En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 19 avril 1906, il est accordé aux constructeurs de bâtiments de mer destinés à la marine marchande des allocations dont le taux par tonneau de jauge brute totale varie suivant que le navire est en fer ou en bois, à vapeur ou à voiles. De plus, d'après l'article 2 de la même loi, les constructeurs de machines destinées aux bâtiments de mer de la marine marchande reçoivent aussi une allocation proportionnelle au poids des appareils qu'ils ont fournis.

La loi de 1906 ne faisait en cela que reprendre le système de la loi de 1893, mais elle élevait considérablement le taux des primes.

2° *Compensation d'armement.* — La loi de 1906 modifie totalement le système établi par les lois antérieures en ce qui concerne l'autre sorte de primes. La loi de 1902 soumettait à un régime différent les navires suivant qu'ils étaient de construction étrangère ou de construction

française ; les allocations accordées aux premiers étaient des « compensations d'armements et celles accordées aux seconds consistaient en des « primes à la navigation ».

La loi de 1906 supprime les primes à la navigation ; elle décide dans son article 4 que « les bâtiments de mer de construction française et étrangère, armés sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international..., recevront, à titre de compensation d'armement, une allocation » par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale, dont le taux varie suivant l'importance de leur tonnage. Le droit à la compensation d'armement est augmenté ou diminué selon la vitesse donnée par le navire aux essais.

Tel est, rapidement exposé, le régime actuel des primes accordées à la marine marchande. Il convient d'ajouter que l'administration des postes fournit annuellement une subvention importante aux services postaux. Enfin, il faut encore signaler parmi les avantages financiers dont nous parlons, la subvention que l'Etat accorde à la Caisse des invalides de la marine.

La loi du 19 avril 1906 étant encore trop récente, nous ne pouvons pas donner le chiffre actuel des allocations faites par l'Etat pour le développement de la marine marchande. Sous le régime de la loi du 7 avril 1902, ces dépenses se sont élevées pour l'année 1905 à la somme de 74 millions, se décomposant comme suit :

	millions
Subventions aux services postaux	25.2
Primes à la construction	5.4
Primes à la navigation : navires à voiles .	15.3
navires à vapeur.	15.8
Subvention à la Caisse des invalides de	
la marine.	12.3
Total.	<u>74</u>

Devant l'importance d'un tel sacrifice, on est forcément amené à se demander s'il a produit les résultats qu'on en attendait. Malheureusement, les statistiques nous ôtent toute illusion.

Nous étions jadis la deuxième puissance maritime du monde ; aujourd'hui, l'Allemagne et les Etats-Unis nous ont de beaucoup dépassés. Pour les navires à vapeur, la France n'occupe plus que le 4^e rang, encore cette place lui est-elle disputée par la Norvège et le Japon. Nous ne venons qu'au 5^e rang pour les voiliers, après la Norvège et la Russie, en même temps que l'Allemagne.

Les subventions de l'Etat semblent donc n'être pas un remède suffisant contre le déclin de notre marine ; cela tient à ce que les causes de ce déclin sont nombreuses, mais nous ne pourrions pas les rechercher ici sans sortir des limites de cette étude. Tout ce que nous avons à retenir de cet exposé, c'est que, aussi bien activement que passivement, le régime financier de la navigation maritime n'a rien de commun avec celui de la navigation intérieure.

CHAPITRE III

TERRAIN DU DROIT INTERNATIONAL PUBLIC.

Pour comprendre en quoi notre question relève du droit international public, il est nécessaire que nous indiquions au préalable d'une façon sommaire qu'elle est la situation des fleuves en droit international.

Une grosse controverse, analogue à celle qui a été soulevée relativement à la *liberté des mers*, est née sur ce point, c'est la délicate question de la *liberté des fleuves*.

On distingue en droit des gens, d'une part *les fleuves internationaux* qui séparent ou traversent plusieurs Etats et, d'autre part, les *fleuves nationaux* qui ne coulent que sur le territoire d'un seul Etat.

En ce qui concerne ces derniers, le principe est que l'Etat a le pouvoir d'en interdire l'accès aux bâtiments étrangers ou de réglementer leur admission.

Il est inutile d'ajouter que souvent, il est de l'intérêt de l'Etat de ne pas faire usage de ce droit.

Nous verrons tout à l'heure qu'actuellement un courant d'idées s'est formé en faveur de la liberté de navigation, même sur ces fleuves.

Pour les fleuves internationaux, la question est plus délicate. Certains auteurs ont soutenu que les Etats riverains pouvaient user librement du fleuve en vertu d'une loi naturelle, d'un *condominium* qui existerait entre eux ; on allait même jusqu'à prétendre que de cette commu-

nauté de fait, naissaient à la charge des puissances, longées ou traversées, certaines obligations, en particulier, celle de faire les travaux d'amélioration et d'entretien pour faciliter la navigation. La doctrine actuelle n'admet plus cette façon de voir et on estime généralement que de telles obligations ne peuvent naître que d'une entente entre les Etats, d'une *convention internationale* les stipulant expressément. Aussi réserve-t-on le nom de « *fleuves communs* » à ceux qui ont fait l'objet d'une telle convention, les autres ne sont que des fleuves internationaux, rien de plus.

Rejetant donc la thèse de la copropriété naturelle, la majorité des auteurs se rallie à la théorie de Grotius, connue sous le nom de théorie de l'*usage* ou du *passage innocent* (1). Tout en reconnaissant le droit absolu de propriété de chaque Etat sur la partie des fleuves qui arrose son territoire, on estime qu'il serait contraire aux règles élémentaires d'humanité et de sociabilité de ne pas permettre aux autres puissances d'user du fleuve, dans la mesure où cet usage ne cause aucun préjudice à l'Etat sur le territoire fluvial duquel s'effectue la navigation. Cette solution a été appuyée des raisons les plus sérieuses par les auteurs qui l'ont donnée. Il arrive, en effet, qu'un fleuve peut être le seul débouché d'un Etat vers la mer ; or, reconnaître à la nation qui possède le cours inférieur le droit de s'opposer au passage des bâtiments de ses voisins, serait lui permettre de miner et d'étouffer le commerce et la vie des pays situés sur le cours supérieur. Les partisans de ce système font, par contre, observer que le principe ne fait pas obstacle à ce que

(1) Grotius, *De jure belli ac pacis*, liv. II, chap. II, paragraphe 12-14. — Vattel, *Droit des gens*, II, 413.

l'Etat propriétaire d'une portion du fleuve, s'il a des raisons sérieuses, soit fondé à interdire aux étrangers l'usage qu'ils se proposent d'en faire, si cet usage était de nature à lui porter préjudice.

On fait encore valoir en faveur de la théorie du libre passage un argument qui nous intéresse tout particulièrement : « Les fleuves, dit-on, se confondent avec la mer et, la mer étant ouverte à la navigation des peuples, ce serait mettre obstacle au droit du commerce international qui appartient à tous les Etats que de les monopoliser : la liberté des mers entraîne nécessairement la liberté de la navigation fluviale (1). » Ajoutons, qu'on fait aussi valoir que c'est également l'intérêt de l'Etat traversé que ses eaux territoriales soient ouvertes à la navigation étrangère.

Si la majorité de la doctrine se prononce aujourd'hui en faveur de la liberté de la navigation des fleuves internationaux non seulement pour les nations riveraines, mais encore pour tous les pavillons, il s'en faut de beaucoup que la pratique soit conforme à la théorie.

Nous n'insisterons pas sur l'histoire de la question de la liberté des fleuves internationaux. Nous ne ferons que rappeler le décret de la Convention du 16 novembre 1792 qui déclare que la navigation sur les fleuves est libre ; le même principe est nettement posé par le traité de Paris du 30 mai 1814 et, l'acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 décide également au sujet de ces fleuves « que la navigation y sera entièrement libre et ne pourra, *sous le rapport du commerce* être interdite à personne ». Malheureusement, cette rédaction de l'arti-

(1) Piédelièvre, *Précis de droit international public*, t. I, p. 326, n° 379.

cle 109 souleva des difficultés d'interprétation qui se firent jour à propos de la navigation du Rhin ; bien que la solution donnée par la convention de Mayence du 31 mars 1831 et reprise par la convention de Manheim du 17 octobre 1868 soit conforme au principe de la liberté, il n'y a en fait, à raison des dispositions réglementaires de la navigation, que les riverains qui puissent user du fleuve. Enfin, en vertu de l'acte de 1815, les puissances, dont les territoires sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engageaient à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière ; il en résulte que le fleuve devait être soumis à un régime conventionnel depuis le point où il devient navigable « *jusqu'à la mer* », comme disait le traité de 1815. Une difficulté était née également sur l'interprétation de ces termes, elle fut tranchée en même temps que l'autre par la convention de Manheim de 1868 qui décida que la navigation fluviale s'étend *jusqu'à la pleine mer*.

Il faut maintenant que nous fassions ressortir de cet exposé ce qui a trait au sujet qui nous occupe.

Nous avons dit que l'Etat avait le droit d'interdire aux étrangers l'accès de ses fleuves nationaux. Quelle limite faudra-t-il alors assigner dans l'estuaire des fleuves à la navigation étrangère ?

Signalons à ce sujet que la tendance de la doctrine actuelle étant favorable à la liberté des fleuves nationaux eux-mêmes, cette question peut être appelée à perdre de son intérêt. Quant aux fleuves internationaux, nous avons déjà fait remarquer que des difficultés étaient nées sur le point de savoir quelle est la limite du régime conventionnel, et jusqu'où les navires étrangers

peuvent avoir accès lorsqu'en fait la navigation n'est possible qu'aux riverains, comme c'est le cas pour le Rhin.

Nous ne faisons actuellement que poser ces questions, l'examen de leurs solutions viendra dans la suite de cette étude.

En résumé, il résulte de tout ce que nous avons dit jusqu'alors que, en droit, la distinction entre la navigation maritime et la navigation intérieure s'impose à tous les points de vue. Il nous reste à voir si, en fait, il y a une séparation nette entre les deux genres de navigation ou si leur pénétration réciproque, en augmentant la difficulté du problème, donne à sa solution une importance véritable.

TITRE II

INTÉRÊT ÉCONOMIQUE DE LA QUESTION

Les ports maritimes établis à l'embouchure des fleuves doivent leur prospérité à cette situation particulière qui en fait les traits d'union entre la navigation maritime et la navigation intérieure ; c'est en effet, dans leurs bassins que les navires de mer et les bateaux de rivières effectuent le transbordement de leurs marchandises. Il peut donc sembler de prime à bord que ces ports, en même temps qu'ils relient les deux sortes de transports, marquent également la limite qui les sépare. S'il en était ainsi, les questions telles que nous les avons posées dans le chapitre précédent seraient, en général, dépourvues d'intérêt pratique, elles n'auraient de raison d'être que pour des cas tout à fait exceptionnels.

Pendant de longs siècles, pour des raisons que nous exposerons bientôt, les domaines des deux navigations étaient bien distincts. A l'heure actuelle, au contraire, grâce aux progrès réalisés dans la construction des navires et dans l'amélioration du lit des cours d'eau, les bâtiments de mer peuvent remonter très loin dans l'intérieur des terres et donnent ainsi à la question qui nous occupe un intérêt d'actualité tout particulier.

On conçoit facilement que le régime légal auquel on soumet les navires de mer dans la partie fluviale de leur parcours peut avoir une influence sur le développement de cette navigation mixte ; il y a donc lieu d'envisager l'importance économique que peut avoir pour le pays la facilité d'accès accordée aux navires de mer.

CHAPITRE PREMIER

ACTUALITÉ DE LA QUESTION.

Ce serait un sujet d'études bien passionnant que celui qui consisterait à rechercher dans l'histoire générale du progrès des connaissances humaines toutes les causes qui ont influé sur le développement de la navigation. Qui supposerait, par exemple, que l'invention de la poudre à canon devait provoquer une modification totale des principes de constructions navales appliqués jusqu'alors ! Mais n'anticipons pas...

Dans le chapitre précédent, en posant le problème sur le terrain du droit privé, nous avons attiré l'attention sur la minutie avec laquelle les textes s'occupent du commerce maritime alors que le Code semble presque ignorer la navigation intérieure ; nous avons, en outre, fait ressortir l'incertitude complète que le législateur laisse planer sur les éléments distinctifs de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Cet état de choses, dira-t-on, s'explique historiquement ; il n'est cependant pas inutile d'insister un peu sur ce point.

Le droit maritime est très ancien, et notre flotte marchande a joui d'une prospérité qui la mettait au premier rang des flottes du monde après l'Angleterre ; que dans de telles conditions notre droit maritime soit arrivé au degré de perfection qu'il a atteint, nul ne s'en étonnera, aussi, déjà l'ordonnance de 1681 constituait-elle un ex-

cellent modèle dans lequel les législateurs de 1807 n'ont eu qu'à puiser pour composer le Livre II de notre Code de commerce actuel.

Notre navigation intérieure était au contraire peu prospère. Malgré la puissance acquise par les *hanses*, la batellerie rencontrait trop d'obstacles naturels pour pouvoir prendre un développement comparable à celui de la marine marchande ; les grands fleuves étaient à peu près les seules voies utilisables et encore la navigation y offrait-elle des dangers de toutes sortes. On conçoit aisément que dans de telles conditions les bâtiments de mer ne pouvaient pas facilement pénétrer dans les fleuves, pas plus que les bateaux de l'intérieur ne pouvaient tenir la mer. Aussi, la distinction entre les deux sortes de navigation s'imposait-elle par la force même des choses.

Ce n'est pas cependant qu'il faille dire d'une façon absolue que les ports fluviaux ne pouvaient pas recevoir la visite des bâtiments de mer ; l'exemple d'Anvers, Londres, Hambourg et les réclamations des tribunaux de commerce de Rouen, Bruxelles et Cologne en 1807 seraient là pour démontrer l'erreur d'une telle assertion ; mais on peut affirmer que ces ports eux-mêmes n'ont pris le développement extraordinaire qu'ils ont atteint que du jour où la vapeur eut opéré la transformation des flottes modernes.

Qu'on ajoute à cette première raison les procédés trouvés par les ingénieurs pour améliorer le cours des fleuves et même créer de toutes pièces des canaux maritimes. On a alors les éléments de la révolution économique qui s'est opérée dans la navigation au cours du xix^e siècle.

Ces progrès une fois accomplis, les navires de mer pouvaient pénétrer très loin dans l'intérieur des terres et alors la nécessité d'une délimitation entre la navigation maritime et la navigation fluviale se faisait sentir avec l'importance que nous lui trouvons aujourd'hui.

Nous avons donc raison de dire que notre question était toute actuelle et telle est l'explication de la lacune de nos lois. Il est à souhaiter que, profitant de l'exemple de nos voisins, nos législateurs se décident enfin à mettre notre Code au courant des besoins de la situation nouvelle.

CHAPITRE II

ÉVOLUTION DU PROGRÈS DANS LA NAVIGATION.

Nous venons de démontrer la nouveauté du problème que nous cherchons à résoudre, mais nous nous sommes appuyé sur les progrès accomplis. Nous ne pouvons pas nous contenter d'une assertion aussi vague et il n'est pas inutile de retracer l'enchaînement de ces progrès auxquels nous sommes redevables des modifications survenues de nos jours dans l'économie des transports.

Il est intéressant de remarquer que l'océan a, de tous temps, offert à la navigation maritime des voies toutes préparées dans lesquelles la main de l'homme n'a jamais eu à intervenir, sauf dans quelques rares exceptions et pour la construction des ports. Il en résulte que le progrès devait porter presque exclusivement sur le navire et ses accessoires et sur les découvertes géographiques.

La batellerie fluviale, au contraire, pouvait se contenter, le plus souvent, de bâtiments plus grossiers et son développement devait dépendre des travaux effectués sur les voies qu'elle fréquente

Cette observation faite, il est curieux de constater que pendant de longs siècles, la navigation se pratiquait indistinctement sur les fleuves et sur mer avec les mêmes embarcations. Ce n'est que lorsque les progrès accomplis dans les constructions navales furent assez grands qu'une distinction marquée s'établit entre les deux mo-

des de transports. Enfin, le dernier terme de cette évolution est de rendre de nouveau à la navigation mixte une importance qu'elle avait perdue pendant la période intermédiaire.

On peut dire que la possibilité d'user des cours d'eau et de la mer, comme voies de communications faciles, est instinctive à l'homme. Les récits des explorateurs n'attestent-ils pas tous en effet l'usage que les tribus, même les plus arriérées, savaient faire de leurs frêles esquifs ? Bien mieux, si loin que nous puissions remonter dans le passé, nous trouvons partout des traces irrécusables qui prouvent que la navigation était pratiquée dans les sociétés les plus primitives.

Faut-il rappeler les traditions bibliques de l'arche de Noé ? Est il besoin d'invoquer la légende des Argonautes, aux dires desquels d'intrépides marins partis à la conquête de la toison d'or auraient fait leur périlleux voyage sur une embarcation que, dans les passages difficiles, ils pouvaient charger sur leurs épaules ?

Sans nous arrêter davantage à ces exemples qui témoignent de la croyance à l'antiquité la plus reculée de la navigation, sans rechercher non plus comment les premiers hommes trouvèrent la possibilité de traverser les fleuves profonds ou même les baies et les bras de mer, nous nous contenterons de faire remarquer que le besoin de franchir ces obstacles a de tout temps dû les pousser à imaginer le moyen d'y parvenir.

Pendant de longs siècles, le tronc d'arbre à peine équarri, la pirogue et le radeau furent les seules embarcations connues. Le progrès consista uniquement, durant cette première période, dans l'invention de la rame ou aviron et du gouvernail.

De tous les peuples de l'antiquité, c'est, sans contredit, aux Phéniciens, ces « *rois de la mer* », qu'on est redevable des premiers perfectionnements apportés à la navigation maritime. Inventeurs probables de *l'ancre*, ils furent également les premiers à faire usage de la *sonde*, du *lest* et des *voiles*, ils imaginèrent aussi la rose des vents et apprirent à se guider sur les astres.

Le principal port des Phéniciens fut, pendant longtemps, *Sidon*, ville fondée vers 1800 ou 1840 avant Jésus-Christ. La prospérité de son commerce et l'étendue des régions parcourues par ses bâtiments dénotent une certaine connaissance des choses de la mer. Les auteurs nous apprennent qu'à l'origine, les Phéniciens se servaient, dans leurs courses côtières, de bateaux à fond plat, longs et étroits (environ 25 mètres sur 3 m. 50) et mus par 50 rameurs. La partie occupée par la cargaison était pontée, mais l'équipage se tenait sur le pont sans abri.

Vers l'an 1200, Tyr substitua sa suprématie à celle de Sidon et en 1137, Carthage fut fondée par une colonie phénicienne. Dès cette époque, les Tyriens se lancèrent à la découverte de la Méditerranée occidentale et même, franchissant les Colonnes d'Hercule, ils s'aventurèrent sur l'Atlantique jusqu'aux îles Cassitérides, voisines de l'Angleterre.

Les navires qui avaient suffi, tant qu'il ne s'était agi que de longer les côtes, durent être modifiés lorsqu'on commença à se risquer vers la pleine mer et surtout pour de longs voyages. C'est alors qu'aux bateaux à fond plat succédèrent les bateaux à quille (1) et qu'on commença à s'aider de la voile.

(1) Seignobos, *Histoire des anciens peuples d'Orient*, p. 331.

L'histoire nous apprend encore qu'en 604, sous *Nabuchodonosor*, roi de Chaldée, les navires, venant de l'Inde et de l'Arabie par le golfe Persique, remontaient l'Euphrate jusque Babylone. Voilà un exemple tout à fait net de la navigation mixte, telle qu'elle pouvait se pratiquer autrefois sur les grands fleuves, grâce au faible tirant d'eau des navires employés.

Nous arrivons maintenant aux tentatives de *Néchao*, roi égyptien, dont les efforts pour développer la navigation maritime marquent une date importante dans l'histoire, ainsi qu'on va le voir.

Vers l'an 600, *Néchao*, appelé aussi *Nécos*, forma le projet gigantesque de réunir le Nil à la mer Erythrée. Hérodote a parfaitement décrit ce merveilleux travail, nous lui laissons la parole : « Il (Nécos) entreprit le premier de creuser le canal qui conduit à la mer Erythrée, Darius, roi de Perse, le fit continuer. Ce canal a la longueur de quatre journées de navigation et assez de largeur pour que deux trirèmes puissent y voguer de front. L'eau dont il est rempli vient du Nil et y entre un peu au-dessus de Bubastis. Ce canal aboutit à la mer Erythrée près de Patumos, ville d'Arabie.... Sous le règne de Nécos, cent vingt mille hommes périrent en le creusant : Ce prince fit discontinuer l'ouvrage sur la réponse d'un oracle qui l'avertit qu'il travaillait pour le barbare (1). »

Cette tentative de percement d'un canal des deux mers n'est pas le seul titre de gloire de *Néchao*. C'est sur ses ordres, en effet, que les Phéniciens firent leur célèbre voyage autour de l'Afrique. Hérodote nous en a également fait le récit (2).

(1) Hérodote, *Histoire*, livre II, chap. CLVIII.

(2) Hérodote, liv. IV, chap. XLII.

Si nous nous sommes appesantis sur ces particularités du règne de Néchao, c'est parce qu'elles dénotent qu'on savait déjà à cette époque construire des canaux de navigation, que les navires qui fréquentaient la mer pouvaient encore pénétrer dans les fleuves et qu'enfin les constructions navales avaient certainement déjà atteint un degré de perfection suffisant pour permettre d'entreprendre des voyages longs et périlleux.

Ce que nous disons de l'habitude qu'avaient les marins de remonter les fleuves est encore confirmé par ce qu'Hérodote rapporte de la région occupée par les Scythes : « Leur pays est un pays de plaines, abondant en pâturages et bien arrosé : il n'est en effet guère moins coupé de rivières que l'Egypte l'est de canaux. Je ne parlerai que des plus célèbres, de celles sur lesquelles on peut naviguer en remontant de la mer. Tels sont l'Ister, fleuve qui a cinq embouchures, ensuite le Tyras, etc... (1). »

Le développement considérable qu'avait pris le commerce maritime amena une transformation dans le matériel de la navigation. Une distinction s'établit entre les navires selon le but auquel ils étaient destinés : ceux qui étaient employés au commerce uniquement devaient être construits de façon à transporter le plus de marchandises possible, pour eux on sacrifiait la vitesse à la capacité ; ceux, au contraire, qui servaient aux expéditions militaires devaient avoir pour qualité principale la rapidité.

Bien que le tirant d'eau des uns et des autres ait été encore faible, les travaux d'aménagement des ports commençaient cependant à devenir nécessaires pour que

(1) Hérodote, liv. IV, chap. XLVII.

les navires de commerce pussent aborder sans encombres, et nous voyons à Rome le roi Ancus faire construire le port d'Ostie à l'embouchure du Tibre pour les approvisionnements de la capitale.

Sans rappeler les différentes transformations que les Romains firent subir aux galères pour les rendre plus mobiles et plus rapides, nous arrivons à la période de l'invasion des barbares qui, pendant un temps assez long, entrava tout progrès nouveau.

Lorsque les pirates normands firent leur apparition sous Charlemagne, l'Empereur n'avait encore à leur opposer que des flottes composées de barbaresques, faible barrière contre de tels envahisseurs. La venue des peuples scandinaves fait époque dans l'histoire des constructions navales, car la surprise causée par les incursions qu'ils firent dans les fleuves, sur leurs *holkers*, dénote bien qu'à ce moment déjà on n'était plus accoutumé à voir les navires de mer pénétrer dans l'intérieur des terres. La scission entre la navigation maritime et la navigation fluviale était donc un fait accompli.

Un autre phénomène intéressant à constater, c'est qu'avec la destruction de l'Empire romain, la Méditerranée cessait d'être le principal centre de la navigation maritime : ce déplacement amena une distinction plus grande entre les *galères* ou *vaisseaux de bas bord* et les *naves* ou *vaisseaux de haut bord*. On avait en effet conservé dans la Méditerranée l'usage des galères à rames qui convenaient particulièrement bien comme bâtiments de guerre ; les navires à voiles ne servaient que d'appoint dans les expéditions militaires, ils étaient trop lourds et difficiles à manier, ils pouvaient mieux servir au commerce qu'à la guerre.

Dans l'Atlantique, « la fréquence des gros temps, l'agitation de la mer, la profondeur et la longueur des vagues y rendaient les galères d'un maniement difficile et les *naves* ou plutôt les *nefs* (comme on les appelait dans l'Océan) étaient d'un usage unique. Néanmoins, les peuples du Nord reconnurent l'énorme supériorité du navire à rames pour le combat et, dès le ^{xiv}^e siècle, ils en firent venir de la Méditerranée (1). »

Quant à la marine de commerce, elle ne pouvait pas s'arranger de navires de faible capacité, aussi n'employait-elle tant sur la Méditerranée que sur l'Océan que des bâtiments dont l'importance ne permettait plus l'accès des fleuves. Les dimensions de ces navires ne vont plus cesser de s'accroître, si bien qu'au temps des croisades, dans la Méditerranée il y eut des *naves*, qui, au dire des auteurs, portèrent de 800 à 1000 pèlerins. « Beaucoup d'entre elles dont la capacité atteignait pourtant plusieurs centaines de tonneaux n'avaient encore qu'un mât et qu'une voile (2). »

Malgré la hâte que nous avons d'achever cette histoire, nous ne pouvons pas passer sur cette époque des croisades sans relever le développement prodigieux que prit alors la navigation. Voyons le tableau que nous en fait M. Blanqui : « Il sembla un moment que les navigateurs de tous les pays s'étaient donné rendez-vous dans la mer d'Orient. Brême et Lubeck firent connaissance avec Gênes et Venise. La mer Baltique, retraite mystérieuse des pirates normands, fut découverte et explorée. Les villes anséatiques, en mettant la liberté sous la protection du commerce, préparèrent dans le nord une confédération

(1) Maurice Loir, *La marine française*, p. 5.

(2) Maurice Loir, *La marine française*, p. 4.

rivale des républiques italiennes et qui apporta comme elles son tribut d'intelligence et de richesse au foyer de la civilisation. L'architecture navale agrandit la forme des vaisseaux pour la facilité du transport des pèlerins. Quinze ans après la troisième croisade, on vit sortir des ports de Venise et de Gênes des flottes redoutables telles que la Méditerranée n'en avait jamais porté. Des navigateurs de Barcelone publièrent le premier recueil de lois maritimes qui ait fait autorité en Europe. *Les assises de Jérusalem* renferment quelques dispositions de ce genre (1). »

Si nous poursuivons cet aperçu du développement de la navigation maritime, nous sommes amené à la période des grandes découvertes qui devaient révolutionner le monde. L'invention de la boussole, dont l'usage allait bientôt se généraliser, fut le point de départ d'une ère nouvelle. C'est grâce à ce progrès que les grands voyages, qui rendirent cette époque célèbre, furent possibles : de hardis navigateurs allaient pouvoir se lancer à la conquête de l'océan et à la découverte de mondes inconnus. Les navires sur lesquels allaient être faites ces explorations lointaines n'étaient cependant encore que des bâtiments imparfaits : « En 1486, dit M. Doneaud, Barthélemy Diaz doubla le Cap de Bonne Espérance avec trois bâtiments dont le plus grand ne dépassait pas cinquante tonneaux. Il n'était que de cent vingt tonneaux le *Saint-Gabriel*, vaisseau amiral de Vasco de Gama » (2).

Nous n'avons pas à envisager les conséquences économiques de ces découvertes, mais nous devons retenir l'influence qu'eurent ces longs voyages sur les construc-

(1) Blanqui, *Histoire de l'économie politique*, chap. xiv.

(2) Alfred Doneaud, *Histoire de la marine française*, p. VIII.

tions navales. Il fallut désormais des navires plus résistants, de capacité plus grande et mieux grésés. On abandonna tout à fait la navigation à la rame ; la voile carrée fut substituée à la voile latine ; on construisit des bâtiments à plusieurs mâts ; les navigateurs qui montèrent ces nouveaux navires, « durent cesser d'être de simples praticiens, dit M. Maurice Loir, pour devenir des hommes éclairés, habiles à un art où les mathématiques, l'astronomie, la géographie semblaient indispensables » (1).

C'est encore à cette époque que se place une autre modification importante due à la découverte de la poudre à canon. Les armes employées jusqu'alors dans les combats navals étaient les mêmes que celles dont se servaient les soldats de terre, aussi n'y avait-il aucun inconvénient à transformer un navire de commerce en bâtiment de guerre ; il ne nécessitait pour cela aucun aménagement spécial. Lors même qu'en 1387 on commença à faire usage de l'artillerie sur mer, les bombardes, dont on se servait et qui lançaient des boulets de pierre, n'étaient ni lourdes, ni encombrantes et s'adaptaient facilement à tous les navires. Mais lorsque l'artillerie eut fait des progrès, quand les pièces lancèrent des boulets de fonte et quand on employa des poudres dont la force d'expansion fut plus grande, il fallut que le navire fût plus solide pour résister à l'effort des décharges violentes. Il devint nécessaire d'avoir des bâtiments spéciaux pour la guerre, plus résistants et mieux aménagés ; les navires de commerce ne se prêtaient plus à la transformation d'autrefois.

(1) Maurice Loir, *La marine française*, p. 6.

La nécessité absolue d'avoir une flotte militaire se fit sentir. Mais la marine de commerce devait profiter des améliorations apportées aux bâtiments de guerre : les navires gagnèrent en dimensions et devinrent cependant plus légers et plus maniables, grâce à des modifications dans leur architecture, ils bénéficièrent des aménagements nouveaux de voilure rendus indispensables sur les navires de guerre par la disposition des pièces d'artillerie.

Colbert put alors donner à la navigation maritime cette vive impulsion qui fit de notre marine l'un des principaux éléments de la prospérité du règne de Louis XIV. C'est à cette époque que fut rédigée la merveilleuse « ordonnance sur la marine » qui servit de modèle à nos législateurs de 1807 et qui fut également copiée par les autres puissances.

Nous sommes obligé de passer rapidement et d'arriver enfin à la dernière étape de la transformation du matériel naval.

L'invention de la machine à vapeur et son application à la navigation furent cause de la révolution économique accomplie au xix^e siècle dans le commerce maritime.

Au point de vue technique, le seul qui nous occupe en ce moment, les navires ont subi une transformation totale : ils sont d'une conduite plus facile et plus régulière, leur rapidité ne dépend plus d'un agent capricieux, leurs qualités nautiques sont devenues parfaites et leur capacité est très grande avec un tirant d'eau relativement faible. Désormais, les bâtiments de mer peuvent fréquenter les chenaux étroits des fleuves, leur nature mobile leur permet de passer sous les ponts.

Actuellement, la possibilité de remonter les fleuves ne

trouve plus guère de limite que dans le manque de profondeur d'eau. Nous signalons un dernier progrès réalisé dans ce sens sur les constructions navales, par un français, M. Farcy. C'est surtout pour la marine de guerre que cet ingénieur fit les recherches qui l'amènèrent à construire en 1869 une canonnière de 15 mètres de long sur 4 m. 68 de large ; bien que son déplacement soit de 44 tonnes, elle ne cale que 1 mètre d'eau, ce qui lui permet de passer au-dessus des torpilles dormantes sans les toucher. Pour la navigation commerciale, M. Farcy a proposé de construire des navires d'environ 300 à 500 tonnes à voiles et à vapeur, calant moins de 2 mètres d'eau, capables de remonter les fleuves après avoir fait de longues traversées maritimes et tournant sur place au moyen de deux hélices. Pour le cabotage, il préconisa l'emploi de navires à voiles et à vapeur de 50 à 100 tonnes seulement et ne calant que 1 mètre d'eau. Nous regrettons d'être obligé de dire que M. Farcy eut le sort réservé à beaucoup d'inventeurs, ses dépenses et ses efforts ne furent pas couronnés du succès mérité, car l'indifférence jalouse ou intéressée contre laquelle il se heurt alors des essais pourtant probants qu'il fit, priva le pays des fruits de sa découverte.

En réalité, la limite que rencontraient les navires de mer dans le manque de profondeur d'eau est de nos jours de plus en plus reculée en amont par les travaux d'aménagement et de canalisation dont nous allons parler un peu.

Nous avons jusqu'alors fait abstraction de la navigation intérieure pour suivre les progrès réalisés successivement dans le commerce de mer, nous allons constater

maintenant que la batellerie n'a pas eu un développement aussi rapide que la marine de commerce.

On ne peut certes pas nier que les Egyptiens, les Chaldéens et les Romains aient eu une navigation fluviale très florissante. Depuis longtemps déjà on savait construire des canaux et cependant la navigation intérieure resta très négligée dans notre pays jusqu'au xvi^e siècle. On voit bien, pendant la période romaine, les légions de Marius creuser le canal d'Arles à la mer, mais c'est à peu près le seul effort qu'on fit et de ce grand travail, il ne reste même aucune trace.

Pendant la période gallo-romaine, les mariniers faisaient usage des cours d'eau dans leur état naturel, aussi les bateaux ne pouvaient-ils avoir qu'un très faible tirant d'eau. Les voyages étaient dangereux et se trouvaient limités au bassin dans lequel chaque transport se faisait faute de canaux pour franchir les lignes de partage des eaux. Cependant, lorsque sur certaines grandes artères le commerce se développait un peu, les bateliers se réunissaient en *collèges* ou *corporations*, mais l'invasion des barbares jeta le trouble dans ces tentatives d'organisation et ce ne fut qu'un peu plus tard que ces corporations se reformèrent en vue de la sécurité des bateliers ; elles obtinrent même contre les seigneurs l'appui du pouvoir royal dès que celui-ci acquit quelque autorité et arrivèrent ainsi à exécuter sur les voies navigables des travaux de balisages ou autres utiles à la batellerie. C'est du début du xi^e siècle que date la *Hanse des marchands* de l'eau de Paris dont l'exemple fut bientôt suivi par les mariniers des autres grands fleuves tels que la Loire, la Garonne, le Rhône et la Saône.

Une invention curieuse fut le point de départ du déve-

loppement de la batellerie ; on trouva le moyen de franchir les faibles élévations de terrain à l'aide de plans inclinés sur lesquels on traînait les bateaux à sec ; mais bientôt ce procédé fut lui-même remplacé par une autre découverte, celle des écluses à sâs qu'on attribue à Philippe de Visconti. La première écluse fut construite sur la Vilaine de 1538 à 1575. On était désormais en possession du moyen de mettre en relation les différents bassins fluviaux.

On ne tarda pas à entreprendre la construction de grands canaux qui devaient être les premiers éléments de notre réseau actuel. Sous Henri IV et Sully, fut concédé le canal de Briare, exécuté sous Richelieu ; en 1866 le canal du Midi fut accordé à Riquet ; puis au XVIII^e siècle furent creusés les canaux du Loing, de St-Quentin et du Centre.

Par contre, les cours d'eau étaient absolument négligés. C'était encore dans leur état naturel que la batellerie en faisait usage. Les dangers auxquels les bateaux étaient exposés dans leurs parcours fluviaux étaient tels que l'on peut s'étonner que la navigation ait continué à y être pratiquée : tantôt les bancs de sable barraient le passage, tantôt le courant impétueux entraînait les chaland ; ici, c'était l'insuffisance d'eau pendant la sécheresse, là, l'impossibilité de passer sous les ponts pendant la crue.

Ce n'est guère que depuis 1830 que l'on entreprit en France de régulariser le cours des fleuves et rivières pour les rendre moins difficiles à la navigation. Quelques indications sont nécessaires sur la nature de ces travaux d'amélioration.

On peut classer les cours d'eau navigables en trois

groupes distincts : les fleuves et rivières à courant libre, les fleuves et rivières canalisés et enfin les fleuves marimes.

Les fleuves et rivières à courant libre sont trop peu importants en France pour jouer le rôle qu'ils remplissent dans d'autres pays comme l'Allemagne, l'Autriche, la Russie, la Belgique et la Hollande. Leur caractère est d'être navigables naturellement. Les seuls travaux qu'ils nécessitent sont des quais et des ports. Nous verrons bientôt quel élément de prospérité ces cours d'eau ont toujours été pour les pays qu'ils traversent.

Les fleuves et rivières canalisés vont nous retenir un peu plus longtemps, attendu qu'ils forment la majeure partie des cours d'eau actuellement navigables chez nous.

En 1834, un ingénieur, M. Poirée, faisait l'essai à Basseville, sur l'Yonne, d'un barrage de son invention destiné à régulariser le cours de la rivière. Ce système de *barrage à aiguilles* ou *barrage à fermettes mobiles* permit de rendre praticables un grand nombre de cours d'eau qui jusque-là ne l'étaient pas ou du moins ne l'étaient que d'une façon intermittente.

Pour obtenir ce résultat, on construit sur la rivière, de distance en distance, des barrages qui relient les eaux de façon à donner à chaque tronçon ainsi obtenu une profondeur suffisante pour que les bateaux puissent y circuler.¹ Des écluses à sâs adjointes à chaque barrage permettent le passage d'un bief dans l'autre. A l'aide de ce procédé, on a donc un mouillage plus grand, en même temps, on diminue la vitesse du courant, et, le cas échéant, on peut rendre à volonté le libre passage à l'eau en levant les vannes dont est muni le barrage : on règle

ainsi le débit selon les besoins de la navigation. Enfin, pour faire disparaître les hauts fonds qui, par endroits, obstruent le lit du cours d'eau, on drague à l'aide de machines perfectionnées jusqu'à ce qu'on ait atteint la profondeur voulue.

Ce sont des travaux de ce genre qui ont été exécutés sur la Seine, sur la Saône et sur la Marne. Sur la Seine en particulier, on a d'abord obtenu un tirant d'eau régulier de 2 mètres de Montereau à la mer. Nous ne pouvons nous étendre sur l'histoire des travaux exécutés sur ce fleuve (1) et dirons seulement qu'actuellement la navigation se fait librement dans Paris depuis l'approfondissement du grand bras de la Cité : les bateaux évitent ainsi l'écluse de la Monnaie.

Enfin, les travaux effectués en 1878 ont porté le mouillage régulièrement à 3 m. 20 de Paris à Rouen, c'est-à-dire sur 244 kilomètres. Cette profondeur a été obtenue à l'aide de 9 barrages dont la hauteur de chute varie entre 1 m. 76 et 4 m. 18. Ces barrages sont flanqués d'écluses qui ont jusqu'à 220 mètres de long sur 17 de large, de sorte qu'elles peuvent donner passage soit à des trains de bateaux tout entiers, soit à des navires de mer.

Nous ne nous arrêtons pas davantage sur ce sujet pour le moment, nous aurons l'occasion d'ajouter quelques considérations complémentaires.

Les fleuves maritimes sont ceux qui se jettent dans la mer et qui participent des avantages de la navigation maritime. Ces fleuves diffèrent selon qu'ils sont à *marée* ou sans *marée*. Les premiers se terminent le plus sou-

(1) Voir Maury, *Le port de Paris depuis un siècle*, p. 133 et suiv.

vent par des barres ou des deltas, ils ont alors plusieurs embouchures, tel est le cas du Nil, du Mississipi, du Rhône, du Danube, etc. ; les autres, au contraire, c'est-à-dire ceux qui se jettent dans les mers à marée très prononcée se terminent généralement par un estuaire assez large et en forme d'entonnoir, telles sont la Seine, la Loire, la Gironde, la Tamise, etc. Dans l'un comme dans l'autre les travaux à effectuer sont onéreux, ils consistent surtout en dragages.

Les améliorations apportées dans le commerce maritime de la Seine ont permis aux plus forts navires de remonter le fleuve jusqu'à Rouen.

Nous devons maintenant tirer les conclusions de tout cet exposé, sans quoi, nous pourrions encourir le reproche d'avoir fait montre d'érudition inutile.

Nous constaterons qu'à l'origine de la navigation, la nature des embarcations, leur faible volume et l'emploi de la rame permettaient de remonter facilement les cours d'eau même de peu de profondeur. Puis, peu à peu, le navire, pour affronter les mers plus éloignées ou plus houleuses, devient plus grand, sa capacité augmente à chaque progrès, l'emploi des voiles en rend la conduite plus difficile. La séparation s'établit dès lors entre la navigation maritime et la navigation fluviale et cette différence ne fait que s'accroître jusqu'à ce que l'invention de la poudre et, à sa suite, la création de la marine de guerre aient amené une nouvelle transformation ; alors le navire de mer devient de plus en plus grand et cependant il gagne en légèreté. Enfin, la vapeur supprime cette haute mâture et rend la conduite sûre et précise. On construit des navires en fer ayant beaucoup plus de résistance que les coques en bois et bien mieux condition-

nés. Ils atteignent des capacités sensiblement supérieures à celles d'autrefois et cependant gardent un tirant d'eau raisonnable. En même temps, les ingénieurs travaillent activement à débayer les estuaires, à canaliser les fleuves. Désormais la marine marchande voit s'effacer devant elle les obstacles qui l'avaient arrêtée : ici, elle trouve le fond qui lui est nécessaire, là, sa mâture rabattue lui permet de passer sous les ponts, en d'autres endroits elle voit, au contraire, les ponts tourner sans difficulté sur leurs axes pour lui laisser le libre passage et les écluses géantes lui permettent au besoin de franchir les différents degrés de la pente du fleuve. C'est donc surtout aux découvertes du siècle dernier qu'on est redevable de ce retour à une navigation mixte. Nous aurons bientôt à apprécier son importance, à envisager les transformations qu'elle a opérées et l'avenir qui s'ouvre devant elle.

Tel est le résultat de l'évolution technique de la navigation. Il convient maintenant d'indiquer le développement de la législation de cette même navigation.

Le commerce maritime a eu dès la plus haute antiquité des lois qui lui étaient spéciales et dont la célébrité nous dispense d'insister à leur sujet. Mais ces dispositions étaient éparses et ne constituaient pas un corps de doctrine. Ce n'est que vers le ^x^e et le ^{xii}^e siècle qu'on commença à avoir des vues d'ensemble : le *Consulat de la mer* et les *Rôles d'Oléron* furent les premiers recueils du droit maritime dont nous ayons connaissance ; puis, un peu plus tard le *Guidon de la mer*, rédigé à Rouen au ^{xvi}^e siècle, atteste l'importance de ce port à cette époque. Ces premiers essais de codification se sont fait jour sous l'influence des progrès de la navigation maritime à ce

moment et en particulier de l'invention de la boussole.

Enfin, parut en 1681 l'ordonnance de Colbert qui devait fixer les bases de notre droit maritime actuel. Or, nous avons vu qu'à cette époque la navigation maritime et la navigation fluviale étaient absolument distinctes. Il n'y avait donc pas lieu de se préoccuper de définir leurs frontières au point de vue juridique. Mais depuis, les progrès accomplis ont détruit cette différence absolue, les deux modes de transport se pénètrent réciproquement et le droit est resté stationnaire, il ne s'est pas adapté à la situation nouvelle. C'est précisément en cela qu'existe la raison d'être et l'intérêt du problème que nous cherchons à résoudre.

Nous disons que notre question est tout à fait d'actualité, mais ceci ne signifie pas que dans certaines conditions, indépendamment des progrès que nous avons signalés, il n'y ait pas toujours eu des fleuves permettant aux navires de mer de remonter très loin dans l'intérieur des terres ; l'exemple de Hambourg, Brême, Anvers, pour ne citer que ces trois villes, serait là pour démontrer le contraire. Nous pouvons même affirmer que la prospérité dont ces ports jouissent de nos jours est due en majeure partie au perfectionnement des navires et des voies navigables.

CHAPITRE III

IMPORTANCE QUE PEUT AVOIR POUR UN PAYS LA NAVIGATION MIXTE.

Nous avons maintenant à nous demander quel est le terme de l'évolution que nous venons de retracer, quelles transformations économiques se sont produites dans l'industrie des transports. Nous devons en outre dégager autant que possible les raisons de ces modifications.

SECTION I. — Résultats économiques des transformations accomplies dans les transports par eau. — Le fret.

Tant que la navigation s'est faite à la voile uniquement, la France a joui d'une situation toute privilégiée. La navigation à voile étant longue et coûteuse, les navires venant des pays lointains avaient hâte de toucher la côte la plus rapprochée pour y décharger leurs cargaisons et repartir au plus tôt. Or, notre pays est la puissance la plus occidentale de l'ancien continent, il possède des côtes très découpées, garnies de ports nombreux et sûrs : voilà autant de raisons pour que notre commerce maritime ait joui d'une prospérité qui pouvait paraître assurée pour toujours puisqu'elle dépendait de causes naturelles.

Mais lorsque la vapeur fut appliquée à la navigation, les choses changèrent d'aspect. Les transports maritimes se firent plus rapidement et à moins de frais ; les navires,

au lieu de s'arrêter au port le plus proche, purent porter les marchandises jusqu'à destination sans augmentation sensible de dépense. Dans de telles conditions, notre rôle d'intermédiaire disparaissait. « Il n'en coûte pas plus cher de nos jours à une tonne de marchandises pour aller du Japon au Havre, à Anvers ou à Hambourg que pour aller à Marseille. Et les vapeurs qui viennent d'Amérique supportent une dépense insignifiante pour pousser jusqu'à Hambourg au lieu de s'arrêter au Havre (1). »

On conçoit facilement en effet que la rapidité et la régularité de la marche des navires à vapeur, en permettant de mieux utiliser le capital qu'ils représentent, aient eu pour conséquence l'abaissement du coût des transports (2).

(1) Rapport de M. Estier à la commission extra-parlementaire, *Journ. off.*, 1899. *Docum. parl.*, Chambre, p. 38.

(2) « La substitution de la vapeur à la voile, dit M. Colson, se traduit généralement par une économie sensible. Un voilier de 2.500 tonneaux de jauge brute peut coûter actuellement en Angleterre 220 à 240 francs par tonneau. Un navire à vapeur de mêmes dimensions, ayant une mâture et une voilure moins complètes, mais pourvu d'une machine de 1200 chevaux nécessaire pour lui imprimer une vitesse courante de 10 nœuds, peut coûter 280 à 300 francs. D'autre part, le premier navigue avec 25 à 30 hommes d'équipage, le second devra en avoir 10 ou 12 de plus pour assurer le service des machines et il exige en outre un entretien plus coûteux. Ainsi, la dépense en capital, comme en personnel sera de 20 à 30 0/0 plus forte sur le second que sur le premier. Supposons que la jauge nette du vapeur soit les deux tiers de celle du voilier, en raison de la place occupée par les machines et par les approvisionnements de charbon, les frais journaliers permanents qui courent, même quand le navire est au port, sont à peu près doubles par unité de capacité utile, pour le navire à vapeur. En outre, ce navire fait une consommation de combustibles et de matières grasses qui, avec une navigation un peu active ajoute un tiers ou un quart à l'ensemble des autres charges de toute nature. Mais il peut faire 3 ou 4 voyages en-

A côté des intérêts du capital engagé et des frais de traction figurent, parmi les éléments qui détermineront le prix de revient d'un transport maritime, les charges terminales, c'est-à-dire les frais qu'ont à supporter les navires au départ et à l'arrivée ; telles sont les dépenses de pilotage, de remorquage, de courtage, de manutention, etc... Elles constituent ce qu'on peut appeler l'élément fixe du prix de revient, car elles existent toujours, quel que soit le parcours effectué, elles sont les mêmes, qu'il s'agisse d'un long voyage ou d'une courte traversée. Et, comme elles se montent à des sommes assez élevées, elles forment la part importante dans le coût du transport comparativement à celle afférente aux autres frais de route, laquelle varie avec la distance parcourue.

Il résulte notamment de ces considérations qu'à l'heure actuelle, avec la navigation à vapeur, le prix des transports par mer n'est nullement proportionnel à la distance. Ceci explique pourquoi le prix de la tonne kilométrique est beaucoup plus bas pour les voyages au long cours que pour le cabotage ; et il arrive que pour les petits parcours il n'est pas inférieur à celui de la navigation intérieure, il est parfois même plus élevé.

Mais alors, si dans la détermination du prix de revient des transports maritimes, l'élément fixe a une telle prépondérance sur l'élément proportionnel, il en ressort que, pour un grand voyage, un allongement important

tre l'Europe et l'Amérique pendant que le voilier en fera un. Il peut aussi, sans se préoccuper des vents, toucher dans 3 ou 4 ports à chaque extrémité de son parcours pour y recueillir du trafic avant de traverser les océans. L'armateur trouve ainsi la compensation du surcroît de dépenses que lui impose l'usage de la vapeur et même une augmentation de bénéfice net ». Colson, *Transports et tarifs*, p. 162-163.

de la distance est négligeable, aussi n'est-il pas surprenant que le fret soit le même d'un port donné pour tous les ports d'une autre région assez étendue. Nous citerons comme exemples les frets d'Australie qui ne diffèrent pas, généralement, pour Marseille ou pour Londres, ou encore de Buenos-Ayres pour toute l'Europe occidentale.

Voilà donc expliquée la raison pour laquelle, de nos jours, les navires, par suite de l'emploi de la vapeur, peuvent, sans presque augmentation de prix, porter leurs cargaisons jusqu'au point le plus rapproché de leur destination.

Il semble résulter de cet avantage que toutes les fois que les fleuves sont praticables aux navires de mer, ces derniers ont intérêt à pénétrer le plus profondément possible dans l'intérieur pour amener les marchandises qu'ils contiennent jusqu'au point où elles doivent être livrées. On est porté à croire, en effet, que, par la suppression de l'intermédiaire de la batellerie fluviale, on fait à la fois économie de temps et de frais de transbordement. Il faut se garder d'accepter cette conception comme absolument exacte. Elle n'a qu'une part de justesse, la possibilité de cette navigation intérieure, faite par des navires de mer, étant souvent limitée par un certain nombre de causes que nous tâcherons d'indiquer plus loin.

Avant d'aborder cette question, il nous faut donner quelques explications sur les conditions dans lesquelles se pratique, à l'heure actuelle la navigation fluviale à la suite des transformations techniques apportées dans ce mode de transport.

Nous avons indiqué dans la section précédente que, pour la navigation intérieure, les progrès avaient porté surtout sur l'amélioration des voies suivies. Malgré

L'importance des travaux effectués au cours du siècle, notre réseau de canaux ne présente pas une uniformité complète de dimensions, de sorte qu'il y a eu une adaptation des bateaux aux voies qu'ils fréquentent d'ordinaire. C'est ainsi que les canaux du Centre, celui du Berry en particulier, ne peuvent, par suite de leurs faibles dimensions et l'étroitesse de leurs écluses, donner passage qu'à des bateaux non pontés ne portant pas plus de 100 tonnes. Heureusement, ce ne sont plus là que des exceptions et grâce aux travaux effectués depuis 1879, la péniche flamande, employée sur les canaux du Nord, peut maintenant circuler dans presque toute la France. Or, ce type de bateaux, qui mesure 34 à 38 m. 50 de long sur 5 mètres de large avec un enfoncement de 1 m. 10, peut porter 300 tonnes. Mais ajoutons qu'ils ne sont généralement pas munis d'appareils propulseurs. Cependant, depuis quelques années, une tentative est faite en ce sens. On a même imaginé un ingénieux système de roues à aubes actionnées par un petit moteur. L'appareil tout monté s'adapte, paraît-il, facilement à tous les bateaux. Les mariniers y trouveront-ils leur intérêt, c'est ce que l'on ne peut pas encore dire, l'essai étant trop récent.

Nous venons de voir que sur les canaux, la forme et les proportions des bateaux étaient déterminées en quelque sorte par les dimensions des écluses et de la voie. Sur les cours d'eau, ces raisons n'existent généralement plus, principalement sur les fleuves à courant libre, même lorsque des travaux de canalisation ont été nécessaires, les écluses, beaucoup plus espacées que sur les canaux, pouvant être construites avec des proportions plus grandes sans entraîner des dépenses excessives.

Sur les cours d'eau, la navigation doit tenir compte

du courant, aussi les bateaux qui ne fréquentent que les fleuves ont-ils généralement une forme plus allongée, offrant par là une résistance moins grande à la remonte et moins de prise à la descente.

Leurs qualités nautiques sont plus sérieusement calculées et, par leur mode de construction, ils se rapprochent des navires de mer.

Il est indiscutable aussi qu'une augmentation de dimensions des bateaux est une source d'économies dans le prix des transports. On voit sur la Seine des chalands pouvant recevoir 1.000 tonnes. En général, ils n'ont pas leur moyen de propulsion propre et sont trainés par des remorqueurs et des toueurs. Sur ce même fleuve, il existe également un certain nombre de bateaux porteurs et nous verrons plus loin qu'il y a même une ligne de navigation qui va de Paris à Londres et une de Paris à Bordeaux sans rompre charge.

Voici du reste les chiffres publiés par le ministère des travaux publics dans sa statistique de la navigation intérieure pour l'année 1894 (1)

« Pour 1.000 bateaux naviguant sur la Seine en aval de Paris, on a reconnu qu'il y avait, savoir :

1° Péniches.	484
2° Chalands.	143
3° Toues	11
4° Flutes	135
5° Montluçons et Berrichons	8
6° Citernes	134
7° Porteurs	66
8° Margotats	19
Total.	<u>1.000</u>

(1) Statistique de la navigation intérieure. Publication du ministère des travaux publics, 1894, t. I, p. 243.

Parmi les bateaux porteurs figurent ceux qui font le service maritime dont nous avons parlé plus haut.

La grande majorité des bateaux est certainement encore du type de la péniche, mais l'essai des bateaux porteurs, qui, sur le Rhône, descendent à une vitesse atteignant jusqu'à 19 kilomètres et remontent à 6 ou 7 kilomètres à l'heure, manifeste bien le désir qui existe de transporter à la fois et plus rapidement, une plus grande quantité de marchandises,

L'emploi de chalands de fort tonnage et de bateaux munis de propulseur devait faire songer à éviter les frais de transbordement à l'embouchure des fleuves en essayant de faire remonter des navires de mer jusqu'aussi loin que possible. Cette idée a été mise en pratique, nous l'avons vu, sur la Seine. Mais il ne semble pas, si l'on en croit les statistiques, que ce nouveau mode de transport soit très prospère actuellement chez nous. Voici ce que dit M. Colson à ce sujet :

« Cependant l'emploi des bateaux à vapeur porteurs tend à diminuer plutôt qu'à augmenter. Leur effectif en 1891, à peu près le même qu'en 1887, était de 113 bateaux pouvant porter 26.000 tonnes de marchandises avec une force de 15.000 chevaux. En 1896, nous ne trouvons plus que 98 bateaux d'une capacité de 22.000 tonnes avec une force inférieure à 13.000 chevaux. La décroissance du trafic qui utilise ces porteurs est également marquée ; il se chiffrait par 157 millions de tonnes kilométriques en 1894, il tombe à 142 millions en 1895 et à 128 en 1896 (1). »

Remarquons que si la navigation mixte ne prend pas d'extension, ce fait ne lui est pas particulier, puisque

(1) Colson, *Transports et tarifs*, p. 115.

l'observation de M. Colson concerne tous les bateaux porteurs à vapeur et en particulier ceux qui ne quittent pas les eaux intérieures. Voilà un indice qui nous guidera pour expliquer pourquoi la navigation maritime se trouve limitée, comme nous le disons plus haut, dans ses tentatives de remonter les fleuves.

Le problème est délicat et complexe, nous allons essayer de l'exposer rapidement, réservant pour la section suivante les applications que sa solution reçoit en pratique.

Nous avons vu que la supériorité de la navigation maritime à vapeur sur la navigation à voiles résultait en majeure partie de la rapidité et de la régularité de la marche et que la conséquence des progrès réalisés en ce sens avait été une réduction dans le prix des transports ; qu'en outre, par suite de ces raisons, l'élément le plus important du prix de revient est, à l'heure actuelle, dans les charges terminales. Or, ce sont précisément ces charges qu'on augmente encore lorsqu'on fait remonter un fleuve par un navire de mer : les frais de pilotage sont d'autant plus importants que le parcours fluvial est plus long et plus difficile. Si la navigation s'effectue sur un fleuve large, profond et à courant libre, les frais sont évidemment moindres ; mais si, au contraire, les passes sont étroites, difficiles, variables même, on conçoit que les droits de pilotage deviennent plus onéreux ; en outre, la vitesse de marche est diminuée dans des proportions considérables. Ajoutez à cela que si sur le parcours il y a des écluses à franchir, c'est chaque fois une dépense et une perte de temps importantes. Si enfin, les ports fluviaux auxquels doit aborder le navire ne sont pas aménagés pour recevoir d'une façon courante des bâti-

ments de cette importance, le chargement ou le déchargement se fera lentement et après une attente plus ou moins prolongée due aux encombrements ; pendant tout ce temps perdu, le navire qui représente une valeur considérable est un capital mort.

Donc, frais de pilotage, d'éclusage et autres, capital immobilisé, telles sont les premières causes de l'augmentation du coût du transport. Ajoutons à cela, que dans la détermination du *fret* il faut encore tenir compte du *fret de retour*.

Lorsqu'un navire, après avoir déchargé sa cargaison dans un port, trouve immédiatement des marchandises nouvelles à embarquer pour un autre voyage, il réalise un bénéfice sur le retour comme sur l'aller. Mais il n'en est pas toujours ainsi, et dans de nombreux ports, les quantités importées sont toujours supérieures à celles exportées et dans ce cas, le navire est obligé ou de repartir avec un chargement partiel qu'il cherche à compléter en cours de route, dans les ports voisins, ou d'aller sur lest dans un port d'une autre région où il pense trouver une cargaison complète à embarquer et alors, ce voyage fait avec un chargement incomplet ou même à vide constitue un déficit dont les capitaines tiennent compte lorsqu'ils acceptent une destination pour laquelle ils sont généralement exposés à ne pas trouver de marchandises pour faire leur voyage de retour.

On conçoit dès lors que pour cette raison certains ports soient délaissés par la navigation et que le cours du fret pour ces régions y soit toujours plus élevé.

La France, en particulier, exporte beaucoup de produits fabriqués qui ne sont ni lourds ni encombrants pour la valeur qu'ils représentent et ne constituent pas un

fret de retour rémunérateur et si, ainsi que nous le disions précédemment, les navires déchargés ne trouvent pas de cargaison complète pour repartir, par le simple jeu de l'offre et de la demande, le fret tombe très bas ; cette perspective, on le comprend, maintient le prix des transports à l'importation à un taux très élevé.

Disons en terminant, que la navigation se détourne de ces ports qui ne fournissent pas suffisamment à l'exportation et c'est ainsi que périlite le commerce maritime de toute région, nous en verrons des exemples.

Si nous appliquons maintenant notre raisonnement du fret de retour à la navigation mixte, nous voyons que, plus que partout ailleurs, cette question a de l'importance, attendu que si les charges sont déjà plus lourdes sur le voyage d'aller, elles pèseront encore davantage sur le voyage de retour s'il s'effectue à vide. Il semble donc possible, à première vue, de dire que si l'élévation du prix de transport n'avait été que proportionnelle aux difficultés que rencontrent les navires pour remonter jusqu'à tel ou tel port fluvial cette élévation se ferait plutôt suivant une progression à mesure que la difficulté de trouver du fret de retour viendrait plus grande.

Il est alors facile de s'expliquer que si les progrès techniques permettent à la navigation maritime de remonter les fleuves jusque très loin de leur embouchure, des raisons économiques viennent souvent lui imposer des limites beaucoup plus étroites.

Nous allons passer aux applications de tout cet exposé et nous démontrerons pourquoi certains ports fluviaux ont acquis une prospérité incomparable alors que d'autres, pourtant moins éloignés de la mer, périlissent.

SECTION II. — Principaux fleuves navigables
et leurs grands ports.

Jetons un coup d'œil sur les grands ports fluviaux du monde qui reçoivent la visite des navires de mer. Il paraîtrait logique de commencer par les cours d'eau de notre région, cependant nous ne procéderons pas ainsi : précisément à raison de l'intérêt spécial qu'ils ont pour nous, nous en parlerons en dernier de façon à pouvoir leur consacrer de plus amples développements. De même pour les fleuves d'Europe dont nous ne nous occuperons qu'après avoir passé sommairement en revue ceux des autres parties du monde et nous terminerons cet exposé par une étude plus approfondie de la navigation mixte en France.

§ 1. — Amérique. — Afrique. — Asie.

C'est par l'Amérique que nous commençons, les fleuves de ce continent étant les plus longs et les plus abondants du globe.

Laissant de côté les grands cours d'eau, la plupart du temps gelés, qui se jettent dans la zone arctique, nous allons, en suivant la côte de l'Atlantique du nord au sud, signaler les principaux fleuves que la navigation maritime fréquente.

Nous rencontrons en premier lieu le vaste estuaire du *Saint-Laurent* ne mesurant pas moins de 180 kilomètres d'ouverture et qui, bien que se resserrant peu à peu, a cependant encore 12 kilomètres de large à *Québec* avec une profondeur de 40 mètres et dans lequel la marée

atteint cinq mètres. Il n'est pas besoin d'insister davantage pour comprendre qu'un tel port soit très prospère. Plus en amont, le port de *Montréal* est encore très fréquenté par les navires de mer. C'est là que s'arrête la navigation mixte : plus haut, le fleuve étant encombré de chutes et de rapides. C'est par le St-Laurent que se fait la majeure partie du commerce extérieur du Canada.

Si nous pénétrons sur le territoire des Etats-Unis, nous rencontrons une quantité de fleuves qui, grâce à leurs estuaires larges et profonds, permettent aux gros navires de remonter assez loin. Nous ne ferons que citer les principaux : l'*Hudson*, d'une importance toute particulière, puisque sur son embouchure est situé le port de New-York ; l'estuaire de la *Delaware* qui abrite Philadelphie.

En suivant toujours la côte, nous arrivons aux embouchures du *Mississipi*, ce fleuve qui dispute au Nil la première place du monde pour la longueur. Il devient navigable aux gros navires à partir de Saint-Louis, c'est-à-dire à plus de 2.000 kilomètres avant de se jeter dans la mer. Le port de la *Nouvelle-Orléans* est lui-même à près de 300 kilomètres de l'embouchure : « Le Mississipi, dit M. Marcel Dubois, a dans son cours inférieur des profondeurs comparables à celles d'une mer, 30 ou 40 mètres le plus souvent, quelquefois 100 mètres. Seules, les passes de son embouchure sont changeantes et ont besoin d'être sans cesse draguées et approfondies. De petits volcans de boue, « les mud-lumps », s'élèvent parfois au milieu de la barre ou dans son voisinage. Des travaux d'endiguement et de régularisation des passes ont été effectués en 1875 ; toutefois, le tirant d'eau ne dépasse pas 7 mètres. Il est question de réunir le lac

Pontchartrain à la mer par un canal pour éviter ces embouchures (1). » Il n'est pas douteux que lorsque l'obstacle des embouchures aura disparu, la navigation mixte prenne un développement considérable sur un tel fleuve.

Sur le versant de l'Atlantique, il nous faut passer à l'Amérique du Sud pour trouver de nouveau des fleuves navigables dignes d'être cités. Le premier que nous rencontrons est, en Colombie, la *Magdalena* qui, à partir de *Honda*, à 1.000 kilomètres de la mer, est accessible aux gros navires ; malheureusement cette voie est peu fréquentée parce qu'à son embouchure se trouve une barre dangereuse, justement redoutée des navigateurs.

Il nous tarde d'arriver à l'*Amazone*, le plus long fleuve du monde après le Mississipi et le Nil et certainement celui qui roule le plus grand volume d'eaux. Il suffit, pour donner une vague idée de ce fleuve imposant, de faire remarquer qu'à *Tabatinga*, c'est-à-dire à l'endroit où il pénètre dans le Brésil, il a déjà une largeur de 2.500 mètres et cependant il n'est encore qu'au cinquième de son parcours. Incessamment accru par de nombreux affluents, le *Fleuve Océan*, comme l'appellent aussi les géographes, prend des proportions gigantesques : « Les gros navires de mer remontent jusque Mañaos au confluent du Rio Negro. Dans certaines parties de l'Amazone, il a 16 kilomètres de largeur ; près des grands confluent, la vue s'étend sur des eaux sans rivages ; on se croirait en pleine mer. Au « défilé » d'*Obidos*, où le fleuve est resserré par des falaises de grès, il a encore 1.700 m. de large et la profondeur des eaux est de 80 mètres... La marée

(1) Marcel Dubois, *Géographie de l'Amérique*, p. 181.

remonte jusqu'à 1.000 kilomètres de l'estuaire, au delà de *Santarem*.. (1) »

Il nous faut pourtant ajouter qu'une telle masse d'eau se heurtant au courant de marée, « produit, dit encore M. Marcel Dubois, une barre extrêmement redoutable qui se dresse à 12 ou 15 mètres en trois vagues successives (2) »

En ce qui nous concerne, nous avons à retenir que, bien que situé à plusieurs milliers de kilomètres dans l'intérieur des terres, le port de Mañaos est un véritable port de mer.

Après l'Amazone, nous ne nous arrêterons plus sur cette côte qu'au *Rio de la Plata* que généralement on considère, à tort, comme un fleuve, alors que ce n'est en réalité qu'un vaste estuaire appartenant à l'*Uruguay* et au *Parana*. Le port de *Buenos-Ayres* construit au fond de ce golfe doit donc être considéré comme ayant accès directement sur la mer. Le *Parana* permet aux gros navires d'arriver jusqu'à Rosario, à plus de 200 kilomètres. Au delà, la navigation devient plus difficile.

Sur la côte du Pacifique, à peine pouvons-nous signaler dans la République de l'Equateur, le port de *Guayaquil*, situé sur un petit cours d'eau descendant de la Cordillère des Andes et se jetant dans le golfe de Guayaquil. Les eaux de cette rivière sont assez profondes pour que les navires de mer puissent remonter jusqu'à la ville que nous venons de citer et qui, cependant, est assez éloignée de la côte.

Du Nouveau-Monde, transportons-nous dans l'ancien continent.

(1) Marcel Dubois, *Géographie de l'Amérique*, p. 277.

(2) *Ibid.*

Nous commencerons par l'Afrique qui ne nous retiendra pas bien longtemps. Ses fleuves ont, en effet, comme caractère commun, l'existence, à quelques distances de leur embouchure, d'obstacles qui s'opposent à la navigation, ou tout au moins qui séparent le cours d'eau en plusieurs tronçons.

Le *Nil*, le fleuve le plus long du monde après le Mississippi-Missouri, est le premier que nous citerons. L'irrégularité de son cours en rend la navigation assez difficile, bien qu'en fait, la première cataracte se trouve assez loin, à *Assouân*, bien au delà de l'antique Louqsor. La navigation mixte, qui nous intéresse, ne joue pas sur le Nil un rôle suffisant pour que nous nous y arrêtions davantage.

Si nous contournons l'Afrique en franchissant le détroit de Gibraltar, le premier fleuve qui mérite notre attention est le *Sénégal*. C'est encore un cours d'eau coupé de fréquents rapides qui en rendent la navigation d'autant plus difficile que l'abondance de ses eaux varie considérablement avec les saisons. Malgré ces obstacles, les navires arrivent cependant à remonter jusque *Kayes*, c'est-à-dire à plus de 800 kilomètres; mais ajoutons que ce n'est que pendant la période des hautes eaux, c'est-à-dire de juillet à octobre, que les grands steamers peuvent pénétrer jusque *Kayes* sans rompre charge, le reste de l'année, la marée se fait suffisamment sentir jusque *Mafou* à 330 kilomètres de la mer pour permettre aux petits vapeurs d'atteindre cette ville pendant l'élévation momentanée des eaux. Enfin, les difficultés sont encore accrues par une forte barre qui s'est formée en travers de l'embouchure, ne laissant qu'une profondeur de 2 à 3 mètres d'eau à marée basse : cette circonstance a été

cause d'un déplacement du commerce, les grands paquebots désertant St-Louis pour le port de Dakar (1).

Deux fleuves : le *Niger* et le *Congo*, par leur importance à tous les points de vue, doivent nous arrêter un instant. Après avoir offert un vaste champ d'exploration aux plus hardis voyageurs, ils ont soulevé des problèmes de droit international dans la solution desquels tous les Etats du monde civilisé étaient intéressés et dont dépendait surtout la prospérité de nos colonies de l'Ouest africain. C'est en effet la fameuse question de la liberté des fleuves internationaux et, à la suite, celle de leur neutralité qui ont été agitées et résolues par la Conférence de Berlin de 1885 pour le Congo et le Niger.

Un examen rapide de nos possessions dans cette région fait tout de suite ressortir le rôle que joue le Niger dans notre commerce colonial : nous sommes installés sur le cours supérieur du fleuve et l'Angleterre possède le cours inférieur, c'est dire combien la question internationale touche nos intérêts au premier chef. Cependant, lors de la rédaction de l'acte de Berlin, on ne soupçonnait pas l'importance commerciale que devait avoir le Niger dans la suite : son cours était mal connu, on se l'imaginait encombré de chutes et de rapides opposant une barrière infranchissable à la navigation. Des explorations ont fait savoir qu'il est possible aux navires de remonter très loin vers sa source ; nous donnerons comme exemples saillants les deux voyages que firent en canonnière le commandant *Caron* et le lieutenant de vaisseau *Jaime* en 1887 et en 1889 de *Koulikoro* à *Karaba*, ce qui leur permit d'établir avec précision la carte au

(1) Schrader et Gallouëdec, *Géographie de l'Afrique*, p. 432. — Marcel Dubois, *La France et ses colonies*, p. 549.

50.000^e de la région. Citons encore en 1890-1891 l'incident soulevé au sujet de l'aventure du lieutenant *Mison* chargé par des commerçants d'explorer le fleuve et en 1894 cet autre incident à propos de l'échouement de la canonnière française l'*Ardent*. Tout ceci prouve amplement la navigabilité du Niger. C'est tout ce que nous voulions démontrer. Quant à la solution des problèmes de droit international, nous la laissons de côté comme ne rentrant pas dans notre sujet.

Disons pour en finir avec le Niger, que si une barre s'est formée à son embouchure, elle n'est cependant pas de nature à en interdire l'entrée aux pilotes prudents.

Le *Congo* est aussi une voie importante pour le commerce colonial, mais en ce qui nous concerne, il nous occupera moins. Le cours maritime du fleuve est limité par les rapides du *Yellala*. En avant de ces chutes s'ouvre un vaste estuaire de 17 kilomètres de large sur une profondeur de 90 mètres, très fréquenté jusque *Matadi* par les navires de toutes les nations.

Il ne nous reste plus qu'un mot à dire du *Zambèze*. Ce fleuve est accessible aux navires dans tout son cours inférieur ainsi que son affluent le *Chiré*, mais ce dernier, jusque *Katonga* seulement. La partie moyenne de ces deux cours d'eau est coupée de chutes et de rapides qui s'opposent à toute navigation. Des bouches du *Zambèze*, la branche de *Cuama* est la seule praticable aux gros navires.

Voyons maintenant l'hydrographie de l'*Asie*. Nous ne mentionnerons que les fleuves qui peuvent être remontés par les navires de mer.

Nous n'avons pas à parler des cours d'eau asiatiques se jetant dans le bassin de la Méditerranée. Ils ne sont

en rien propres à la navigation qui nous intéresse. Nous ne nous arrêterons pas non plus aux fleuves importants qui se jettent dans l'Océan glacial, leur cours inférieur étant la plupart du temps encombré par les glaces, la navigation maritime ne peut y être pratiquée.

Sur la côte du Pacifique, le premier grand fleuve que nous rencontrons est l'*Amour* ou *Fleuve noir* qui, pendant une grande partie de son cours, sert de frontière entre la Sibérie et la Chine. Dans tout son parcours en Russie jusqu'à son confluent avec l'*Ossouri*, il est praticable aux navires calant moins de 4 mètres. A son embouchure est construit le port de *Nicolaïews*, mais les glaces qui, pendant neuf mois de l'année, encombrent la baie sont un obstacle à son développement.

Le *Yang-Tsé-Kiang* ou *Fleuve bleu* mérite un peu plus d'attention. C'est le plus grand fleuve de Chine. La navigation y est très active. Les navires à vapeur européens remontent dans son cours supérieur à *Tchoung-Tchen-Fou* (1). Un service régulier à vapeur a même été organisé par des Compagnies européennes jusque *Ytchang*, ville située dans le cours moyen (2), et le port de *Han-Koou*, bien que à plus de 1000 kilomètres de la mer, est accessible aux plus gros navires. Enfin, dans sa partie maritime, disent encore MM. Schrader et Gallouëdec, « ses eaux, étendues sur un large espace et profondes de 10 à 12 mètres lors des maigres, sont incessamment sillonnées de barques, de jonques, de bateaux à vapeur... » (3). Selon M. Bougier, « la marée remonterait à plus de 600 kilomètres et le fleuve aurait 7 kilomètres de large à

(1) Schrader et Gallouëdec, *Géog. de l'Asie*, p. 217.

(2) Louis Bougier, *Géog. de l'Asie*, p. 122.

(3) Schrader et Gallouëdec, p. 121.

Nankin, mais, par contre, cet auteur ajoute que les abords de l'estuaire sont dangereux et les côtes souvent dévastées par des tiphons et des raz de marée terribles » (1). C'est cependant au fond de cet estuaire qu'est situé le port de *Tching-Kiang* et à l'entrée, sur la rive sud, celui de *Changhaï*.

Continuant vers le sud, nous rencontrons le port de *Canton* à l'embouchure du *Si-Kiang*, fleuve à large estuaire, mais encombré de barres et d'îles.

C'est ensuite le *Fleuve rouge* ou *Song-Koï* qui mérite une mention particulière puisqu'il arrose notre colonie du *Tonkin*. Quelques travaux effectués sur son cours l'ont rendu d'une navigation assez facile ; le port d'*Hanoï*, sur la branche principale du delta que forme le fleuve, est assez fréquenté, même, au « mois de juillet 1889, dit M. Marcel Dubois, un petit steamer, le *Lookay*, a pu franchir les rapides malgré la baisse des eaux et remonter en 17 jours de *Hanoï* à la frontière chinoise (2) », à plus de 600 kilomètres de la mer.

Il y aurait encore beaucoup de remarques intéressantes à faire sur l'importance économique des fleuves comme voies de communication en Indo-Chine, mais nous ne pouvons entrer dans tous ces détails, aussi passons-nous immédiatement au *Mékong*. « Aucun grand navire, dit M. de Lanessan, ne peut franchir les embouchures du *Mékong*, à cause des bancs de sable qui les barrent et s'étendent à une grande distance en mer (3). » Cependant les navires de moyen tonnage, calant jusqu'à 5 et 6 mètres, peuvent remonter en tous temps jusque

(1) Bougier, p. 421.

(2) Marcel Dubois, *France et colonies*, p. 618.

(3) De Lanessan, *L'Indo-Chine française*.

Kratié, là ils sont arrêtés par les rapides de *Sombor* qui nécessitent un transbordement onéreux des marchandises pour pénétrer dans le cours moyen. Ajoutons encore que, même dans le cours inférieur, de *Kratié* à la mer, le déplacement continu des nombreux bancs de sable et la rapidité du courant rendent la navigation si difficile qu'elle n'est en fait possible qu'à ceux qui ont la pratique du fleuve. Malgré tout, un cabotage assez actif se fait jusque *Pnom-Penh*, à 300 kilomètres de l'embouchure.

Avant de quitter la Cochinchine nous ferons remarquer que le grand port de *Saïgon* n'est pas situé directement sur la mer, mais sur une rivière qui porte le même nom et dont l'embouchure est à environ trente milles au nord des bouches du Mékong.

Après avoir contourné la presqu'île de Malacca, nous pénétrons dans l'Océan Indien et nous rencontrons le delta formé par l'*Irawaddy* ; sur sa branche orientale, la plus importante, est situé le port de *Rangoun* à quelque distance de la mer.

Au fond du golfe de Bengale, sont les bouches du *Gange* et du *Bramapouthra* réunis : le bras occidental du *Gange*, le *Hougli* est assez profond pour que les navires calant plus de 8 mètres puissent le remonter ; c'est du reste sur cette branche qu'est situé le port de *Calcutta*.

Il ne nous reste plus qu'à parler du *Chat-el-Arab* qui se jette au fond du golfe Persique. Il est formé par la réunion du *Tigre* et de l'*Euphrate*. Son cours s'étend sur 150 kilomètres de long avec 500 mètres de large sur 10 de profondeur, donnant ainsi un accès facile au port de *Bassora* établi un peu en aval du confluent du Tigre

et de l'Euphrate. Plus près de la mer, est le port de *Mohammerah* dont l'importance s'est accrue au détriment de celui de Bassora. Quant aux deux fleuves qui forment le Chat-el-Arab, la navigation y est difficile à cause des bancs de sable qui les obstruent ; cependant, l'Euphrate, le plus profond des deux, est fréquenté sur une partie de son cours par les bateaux à vapeur.

Avant d'entreprendre l'examen de l'hydrographie de l'Europe, nous devons faire remarquer que tous les grands fleuves dont nous venons de parler, en permettant aux navires de mer de pénétrer profondément dans les vastes régions qu'ils traversent, constituent l'un des éléments importants de la mise en valeur des richesses de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie. Ils ont en outre contribué dans beaucoup d'endroits au rapide développement de la civilisation des peuples arriérés.

§ 2. — Europe.

L'Europe a aussi l'avantage d'être arrosée par de grands fleuves qui, s'ils sont moins longs que ceux des autres parties du monde, ont la supériorité de n'être en général pas coupés de cataractes faisant obstacle à la navigation. Des nombreux cours d'eau qui se jettent dans le bassin de la Méditerranée, nous n'en retiendrons qu'un, le *Danube* : la préoccupation que les divers Etats européens ont eue d'en assurer la possibilité d'accès à leurs navires fait ressortir suffisamment son intérêt économique. Le traité de Paris du 30 mars 1856 signé à la suite de la guerre de Crimée est venu mettre fin à toutes ces compétitions en soumettant le Danube à un régime spécial qui en fait un fleuve international par excellence. Ce traité,

après avoir rappelé les principes posés au Congrès de Vienne sur la liberté des fleuves internationaux, abolit tous les péages et institue deux commissions, l'une européenne, l'autre composée uniquement des représentants des Etats riverains. La commission européenne, qui avait pour mission d'indiquer et de faire exécuter les travaux nécessaires pour dégager les embouchures du fleuve, ne devait être instituée que pour deux ans, tandis que la commission riveraine devait préparer les règlements de la navigation, faire exécuter les travaux d'entretien et se substituer à la commission européenne lorsque les deux années se seraient écoulées. Or, en fait, la commission riveraine ne s'est réunie qu'une fois pour émettre, le 7 novembre 1857, à Vienne, un acte de navigation, tandis que la commission européenne fut prorogée dans ses fonctions par périodes successives et qu'actuellement elle existe toujours et ses pouvoirs se renouvellent par tacite reconduction. On ne peut pas trouver de preuve plus manifeste de l'importance internationale et économique de la navigation du Danube.

Le système établi par le traité de Paris et l'acte de navigation de 1857, approuvé par les puissances en 1866 seulement, est celui de la liberté : les navires de toutes les nations, même non riveraines, peuvent transporter des voyageurs ou des marchandises sur le Danube à condition qu'il s'agisse de voyages de la mer à l'un des ports fluviaux ou inversement, le cabotage purement fluvial étant réservé aux seuls riverains. Il n'est prélevé aucun péage uniquement basé sur le fait de la navigation. Toute la partie du fleuve située en aval des *Portes de Fer* est neutralisée ; aucun navire de guerre ne peut y pénétrer, sauf quelques bâtiments légers chargés de faire la

police. Le traité de Berlin, du 13 juillet 1878, a même ordonné dans son article 52 la démolition de toutes les forteresses commandant le fleuve en aval des Portes de Fer. Par suite de l'institution d'une nouvelle commission mixte établie par le traité de Londres du 10 mars 1883, dans le but de veiller à l'application d'un règlement spécial à la navigation d'*Ibraïla* aux *Portes de Fer*, il résulte que la circulation sur le Danube est actuellement soumise à trois autorités différentes : celle de la commission européenne pour la partie *basse* des embouchures jusqu'à *Ibraïla*, celle de la commission mixte pour le Danube moyen d'*Ibraïla* aux *Portes de Fer* ; enfin, celle des Etats riverains pour le Haut-Danube (1).

Tout ceci démontre le rôle du trafic maritime qui se fait sur le Danube jusqu'à une grande distance des côtes et c'est ce que nous voulions établir.

Nous bornant à ces indications pour le versant de la Méditerranée, passant également sous silence les cours d'eau qui se jettent dans l'Océan glacial arctique ou dans la Baltique, dont les estuaires sont bloqués pendant une partie de l'année, nous allons voir les grands fleuves tributaires de la mer du Nord. Cette étude nous permettra de mettre en lumière les raisons économiques pour lesquelles les grands ports de cette région ont attiré à eux le commerce maritime qui, précédemment, avait été l'apanage de nos flottes.

La vaste plaine qui s'étend sur tout le nord de l'Allemagne est sillonnée par des fleuves importants facilement navigables, coulant tous du sud au nord, reliés de nos jours par des canaux qui permettent le passage facile

(1) Piédelièvre, *Précis de droit international public*, t. I, p. 382 ; Bonfils, *Manuel de droit international public*, 3^e édition, p. 292.

d'une vallée dans une autre. Ces grandes artères, qui mettent les différentes régions de l'Empire en communication non seulement entre elles, mais surtout avec l'étranger par de nombreux débouchés sur la mer, ont été un des facteurs les plus importants du développement industriel et économique de l'Allemagne : la prospérité des ports situés dans l'intérieur de ces profonds estuaires en est la preuve la plus manifeste.

Dans la nécessité où nous sommes de limiter notre étude, nous ne parlerons pour la côte allemande que des deux grands ports de *Hambourg* et *Brême*. Par son trafic, *Hambourg* est aujourd'hui incontestablement le premier port de l'Europe continentale ; c'est le port le mieux aménagé, le mieux outillé du monde entier.

C'est sur l'*Elbe*, à 120 kilomètres de l'embouchure qu'est situé le port de Hambourg. Le fleuve, naturellement profond de 5 m. 50 en cet endroit, a été creusé à l'aide de dragages importants de façon à permettre aux navires de 7 mètres de tirant d'eau d'y parvenir ; ajoutons en outre que la marée se fait encore sentir très sensiblement à Hambourg puisqu'elle élève le niveau des eaux de 2 mètres.

Quant à l'aménagement du port en lui-même, nous ne pouvons mieux faire que de laisser la parole à M. Bellet qui en a fait la description en termes tout à fait enthousiastes : « Si Hambourg, dit-il, ne tient pas la tête des ports de commerce au point de vue de l'intensité, du moins, il est devenu un port modèle grâce aux travaux constants qui y ont été faits depuis plusieurs années, grâce au zèle qu'ont mis les bourgeois à s'imposer de coûteux sacrifices pour doter leur ville de toutes les conquêtes du progrès et de tous les appareils que l'on a inventés

pour faciliter l'exploitation des ports de commerce... Le *Conseil des Bourgeois* a signé une convention avec le gouvernement impérial pour obtenir un subside de 50 millions de francs, il a dépensé lui-même 100 millions. Pour construire le magnifique port que l'on possède aujourd'hui, on a transformé la ville, on a bouleversé des quartiers. Le port maritime est presque complètement compris dans le port libre ou *Freihafen* ; la superficie de ce *Freihafen* est d'environ 1.000 hectares dont 300 en bassins. C'est le siège du mouvement commercial et l'on y voit arriver en foule les navires apportant de toutes les parties du monde des marchandises qui s'engouffrent dans des docks immenses. Tous les bassins du port sont constitués par des échancrures profondes s'ouvrant directement sur le fleuve, sans aucune espèce d'écluse, à la façon des darses des ports de la Méditerranée. En suivant la rive nord de l'Elbe, voici le *Binnenhafen*, bordé par les magnifiques docks du port libre, s'étendant sur une longueur de 800 mètres avec une épaisseur qui varie de 16 à 33 mètres ; derrière ces docks sont aménagés des canaux où peuvent circuler et venir prendre charge les chalands qui mettent en communication par eau le port avec l'intérieur de l'empire allemand. Dès le premier pas dans cet admirable port, nous trouvons un poste central de machines comprimant l'eau pour la distribuer aux grues, aux élévateurs, aux appareils de toute sorte de manœuvre et de manutention qu'elle mettra en mouvement ; cette machinerie centrale alimente aussi l'éclairage électrique réparti sur cette immense étendue de quais, sur cette énorme superficie de magasins et d'entrepôts. On se sent bien dans un vrai grand port de commerce où l'on met à profit toutes

les inventions nouvelles, tous les progrès de la science et de l'industrie...» (1).

Ce que nous venons de rapporter suffit pour avoir une idée de ce qu'est Hambourg, il n'est pas besoin que nous suivions plus loin M. Bellet dans son excursion à travers les nombreux bassins que nous ne citons même pas. Il nous faut cependant encore, avant de quitter les bords de l'Elbe, dire que le trafic de ce magnifique port croît toujours dans des proportions considérables, il suffit de se reporter aux statistiques que nous reproduisons un peu plus loin pour s'en convaincre. Ajoutons à cela, et ce sera notre dernier mot, que Hambourg est tête de ligne de nombreux services transatlantiques : il est en effet relié par un service de paquebots à grande vitesse avec New-York. D'autres lignes desservent l'Extrême-Orient, l'Australie, les côtes occidentales de l'Amérique du Sud et les colonies allemandes d'Afrique.

Peut-être nous objectera-t-on que la prospérité aussi grande d'un port distant de la mer de plus de 120 kilomètres est tout à fait exceptionnelle et due à des causes spéciales. A cela nous répondrons uniquement en poursuivant notre étude rapide de la navigation sur les autres grands fleuves de la mer du Nord et nous démontrerons qu'il est encore bien d'autres ports qui jouissent d'une prospérité remarquable bien que n'étant pas construits à proximité de la mer.

Dans cet ordre d'idées, nous parlerons en premier lieu de *Brême*. Située sur la Wésér, à une très grande distance de la mer, la ville de Brême n'en a pas moins de tout temps été un centre de commerce maritime très im-

(1) Daniel Bellet, *Les grands ports maritimes de commerce*, Bibliothèque utile, édit. Alcan, p. 168 et s.

portant ; malheureusement, les sables que transporte le fleuve encombrant le lit et en diminuent la profondeur ; telle est la cause de la crise qu'a subie ce port : le trafic avait tendance à se porter sur Hambourg. Ce n'est que grâce à des travaux de dragage importants et surtout à la construction d'avant-ports plus rapprochés de la mer, tels que *Bremerhafen* que la ville de Brême a pu enrayer son déclin. La dépression qu'accusent les statistiques à la date de 1896 est expliquée précisément par la gêne que causèrent à cette époque les travaux des différents ports de la Wésér.

Nous ne pouvons pas passer au Rhin sans mentionner auparavant le port d'*Amsterdam* qui présente ce caractère curieux de ne pas recevoir, faute de profondeur, les gros navires par le Zuiderzée sur lequel il est pourtant construit. Le commerce maritime se faisait à la vérité autrefois par cette voie, mais lorsque l'on eut fait usage des navires à grand tirant d'eau que nous connaissons maintenant, le port commença à déchoir, on eut alors l'idée de creuser un canal maritime unissant Amsterdam au *Helder* ; cette voie devenant elle-même bientôt insuffisante, on fit le canal de *Ij*, profond de 7 m. 50, reliant Amsterdam à la mer du Nord par *Ijmuiden*, ce qui permit aux gros navires de pouvoir continuer à fréquenter le grand port du Zuiderzée.

Poursuivant notre route vers le sud, nous rencontrons bientôt le Rhin : l'importance économique de ce fleuve magnifique n'échappe à personne et c'est à peine s'il est besoin de rappeler la façon dont la question de la liberté des fleuves internationaux a été agitée à son sujet.

La largeur de son lit, sa profondeur, qui atteint déjà 16 mètres à Dusseldorf en Allemagne, le rendent facile-

ment praticable aux gros bâtiments. Un peu en aval de Dusseldorf, au confluent du Rhin et de la *Ruhr*, le port de *Ruhrort* peut abriter 1000 navires, ses quais sont desservis par 40 kilomètres de rails, c'est le grand centre d'exportation des charbons du bassin de la Ruhr.

Ne pouvant pas nous arrêter à décrire le fleuve sur tout son parcours, nous passons immédiatement à *Rotterdam* sur le bras du Rhin appelé *Lek*. Situé à 30 kilomètres de l'embouchure du fleuve, ce port, le plus fréquenté de la Hollande, rivalise avec Anvers et par son trafic, dépasse maintenant Marseille.

Nous ne parlons pas des ports de la Meuse et arrivons enfin à l'*Escaut*. A son confluent avec la *Lys* à *Gand*, le fleuve a déjà 100 mètres de large et la marée s'y fait sentir. Grossi de la *Rupel*, l'*Escaut* ne tarde pas à être large de 300 mètres et profond de 6 mètres ; ses eaux ne sont pas complètement douces quand il passe à Anvers où il est cependant encore à plus de 80 kilomètres de la mer du Nord. La marée atteint déjà 4 m. 50 dans ce port, la profondeur moyenne y est de 8 mètres. Nous ne nous attarderons pas à faire la description de ses nombreux bassins que M. Bellet a dépeints avec la même complaisance que ceux de Hambourg. Anvers est en relations avec le monde entier, c'est un centre d'importation des cafés d'Amérique, des grains et des cotons des Etats-Unis, des laines de la Plata, c'est en même temps le grand marché d'exportation des produits manufacturés de la Belgique et des pays rhénans ; enfin de nombreuses lignes transatlantiques relient Anvers à New-York, au Canada, au Pérou, au Congo et à l'Extrême-Orient.

Nous devons encore faire mention des *canaux maritimes* de la Belgique qui permettent aux navires de péné-

trer jusque *Bruxelles* et de ceux qui unissent *Gand* et *Bruges* à la mer.

Il ne nous reste plus qu'à dire quelques mots de l'*Angleterre* pour en avoir fini avec cet exposé des principaux points de l'Europe où la navigation maritime pénètre profondément dans l'intérieur des terres.

Bien que le port de *Londres* ne soit pas situé directement sur la mer, il est placé dans des conditions naturelles si favorables qu'il est tout désigné pour être le grand marché du monde entier : la *Tamise*, en effet, à la traversée de la ville, mesure déjà 400 mètres de large, sa profondeur est continuellement entretenue par la marée, son estuaire est d'un accès facile en tous temps aux navires de toutes dimensions et, prolongeant dans presque toute sa longueur le port proprement dit, il permet de recevoir à la fois un nombre considérable de bâtiments. Au point de vue qui nous occupe, ce que nous devons surtout retenir, c'est que le premier port du monde est cependant à une certaine distance de la mer.

Manchester mérite une mention toute spéciale parce que, grâce à un canal qui unit cette ville à *Eastham* sur la *Mersey*, elle reçoit directement la visite des navires de mer, tandis qu'autrefois c'était le port de *Liverpool* qui lui servait d'intermédiaire. Le canal de la *Mersey*, qui a été achevé en 1893, mesure 57 kilomètres, il a une profondeur régulière de 8 m. 65 le rendant accessible aux plus gros navires, il constitue un élément certain de la prospérité de cette région.

De tout cet exposé, nous tirons comme conclusion que de nombreux ports, nous pourrions même dire les plus importants, sont aujourd'hui situés sur des fleuves à une distance parfois assez considérable de la mer et

que leur prospérité croît de jour en jour dans des proportions inouïes, alors que d'autres ports qui s'ouvrent directement sur la mer et qui, jusqu'alors, avaient tenu un rang honorable, ne suivent pas le même mouvement ascendant. On peut s'en convaincre par le tableau suivant dans lequel nous prenons comme termes de comparaison nos deux plus grands ports : *Marseille* et le *Havre*.

Développement comparé du trafic des ports de **Marseille**,
le **Havre**, **Anvers**, **Rotterdam**, **Brême**, **Hambourg**.

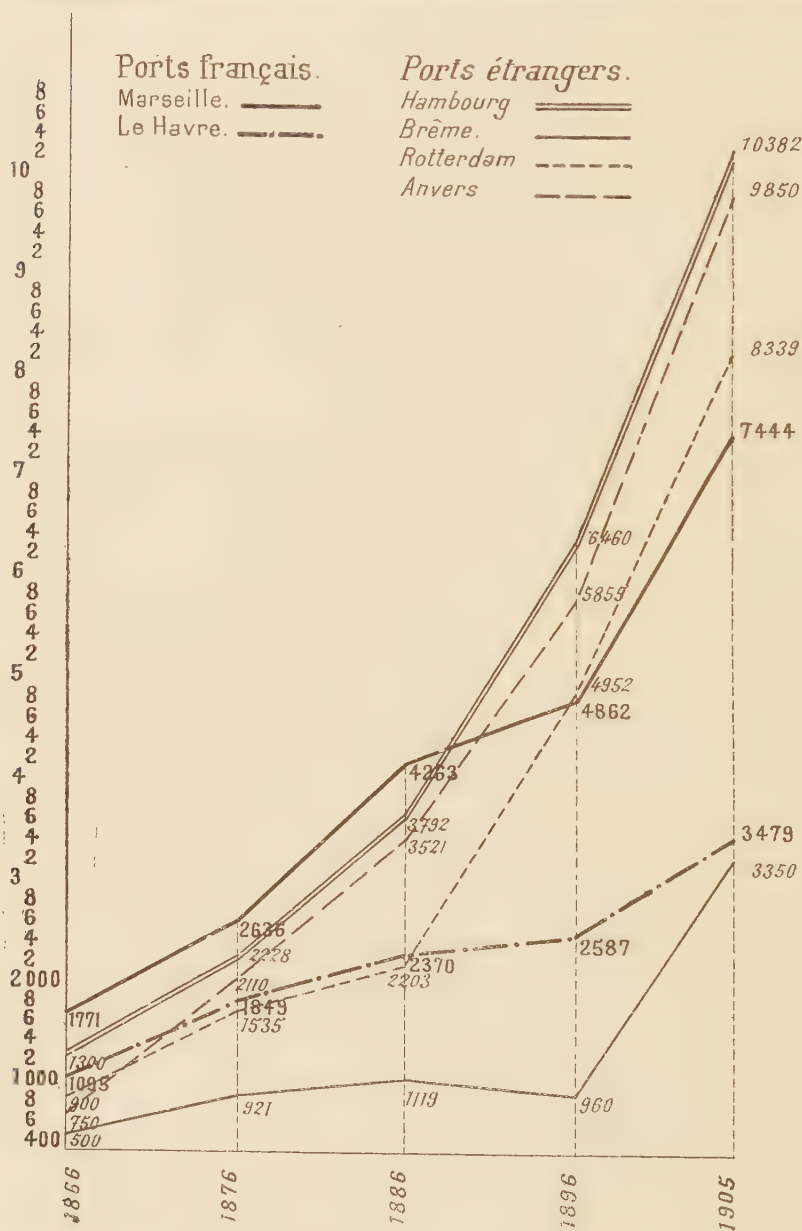
Tonnage total à l'entrée exprimé en milliers de tonnes.

NOMS DES PORTS	1866	1876	1886	1896	1905
PORTS FRANÇAIS					
Marseille.	1.771	2.636	4.263	4.862	7.444
Le Havre	1.095	1.849	2.370	2.587	3.479
PORTS ÉTRANGERS					
Anvers	750	2.110	3.521	5.855	9.850
Rotterdam.	900	1.535	2.203	4.952	8.339
Brême.	500	921	1.119	960	3.350
Hambourg.	1.300	2.228	3.792	6.460	10.382

Pour tirer de la comparaison de ces chiffres l'enseignement qu'ils comportent, il faudrait les rapprocher des statistiques qui donnent la proportion entre le tonnage de la marine à vapeur et celui de la marine à voiles aux mêmes époques ; on constaterait alors que le progrès des ports étrangers que nous avons cités est généralement en corrélation avec une augmentation de la navigation à vapeur et une diminution de la navigation à voiles. C'est pourquoi nous donnons dans le tableau suivant les chiffres qui permettent d'établir ce parallèle.

Développement comparé du trafic des ports de Marseille, Le Havre, Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg.

Les chiffres expriment le tonnage total à l'entrée en milliers de tonnes.



**Développement de la marine marchande de la France,
de l'Allemagne et des Pays-Bas depuis 1876**

*Navires inscrits au répertoire de la marine marchande
(Bureau Véritas).*

PAYS	NAVIRES A VAPEUR de plus de 100 tonneaux net Tonnage brut en milliers de tonneaux				NAVIRES A VOILES de plus de 50 tonneaux net Tonnage net en milliers de tonneaux			
	1876	1886	1896	1906	1876	1886	1896	1906
France	334	744	993	1.234	725	386	253	518
Allemagne. . . .	227	602	1.360	3.415	875	850	567	517
Pays-Bas	135	211	321	686	400	276	140	83

Nous avons donc raison de soutenir que c'est à l'emploi de la vapeur que l'on doit la possibilité de pénétrer de plus en plus loin dans les fleuves. Nous allons voir maintenant à propos de nos ports de France qui, bien que situés sur des cours d'eau, reçoivent la visite des navires de mer, quels sont les éléments qui restreignent chez nous cette possibilité de pénétration.

§ 3. — La France.

Les fleuves que nous possédons sont loin d'avoir l'importance de ceux dont nous avons parlé jusqu'ici, cependant en maints endroits l'estuaire de nos cours d'eau abrite plusieurs ports enfoncés plus ou moins profondément dans l'intérieur des terres. Nous dirons quelques mots de certains d'entre eux, mais nous devons en premier lieu parler d'une tentative tout à fait intéressante

de faire pénétrer les navires de mer jusqu'au sein même de Paris.

L'ambition de faire de Paris un port de mer est déjà ancienne, il semble que l'idée première puisse en être reportée à Henri IV (1), mais c'est surtout dans le courant du xix^e siècle que la question a été le plus sérieusement débattue. Il est vrai que la prospérité prodigieuse de Londres pouvait faire naître le légitime désir de voir notre capitale imiter sa voisine ; n'était-on du reste pas encouragé dans ces grands projets par l'exemple de villes qui, bien que également très éloignées de la mer, étaient des ports de première ordre : Hambourg, Brême, Anvers, Rotterdam et tant d'autres étaient des modèles séduisants. Bien plus, là même où on n'avait pas la chance de posséder un fleuve comme la Seine, on avait réussi, par de magnifiques canaux, à faire des ports accessibles aux navires de mer : tels Bruxelles, Bruges et Manchester.

Cette question de la pénétration des transports maritimes dans la Seine a tellement passionné que nous devons insister un peu sur ce sujet. La lutte est engagée entre le Havre, Rouen et Paris ; voici en effet sous quel jour elle nous est présentée : « Le Havre fait la navigation au long cours, achète les denrées et matières exotiques, soit à son compte, soit au compte des maisons de Paris et revend à Paris comme un négociant ou comme un commissionnaire. Rouen s'est à peu près retiré du commerce de long cours, mais il reçoit presque exclusivement le grand et le petit cabotage, c'est-à-dire les navires venant des ports d'Europe et des ports français pour ap-

(1) Maury, *Le port de Paris depuis un siècle*, p. 103.

provisionner Paris et le bassin de la Seine. Rouen est purement et simplement commissionnaire entre les ports d'Europe et de France et Paris. Il reçoit les marchandises, en soigne le déchargement et le rechargement soit sur les voitures, soit sur les bateaux qui remontent jusqu'à Paris et perçoit pour ses frais et sa commission de 4 à 6 francs par tonneau. Paris correspond directement avec les ports d'Europe et les ports français pour tous les envois de ces ports sur le bassin de la Seine, envois dont la presque totalité, comme nous venons de le dire, arrive jusqu'à Rouen. Paris, d'un autre côté, a beaucoup de fonds dans les maisons du Havre, quelques maisons parisiennes correspondent même avec l'étranger et, pour ces maisons et leurs envois, le Havre est simplement commissionnaire pour la réception et l'expédition (1). »

Nous avons rapporté ce passage en entier bien qu'il soit un peu long, parce qu'il est tout à fait caractéristique, surtout, rapproché de cette autre assertion : « Le commerce du Havre et une partie de celui de Rouen est un commerce de commission, c'est-à-dire qu'il surcharge la marchandise de frais considérables (2). »

C'était faire on ne peut plus clairement le procès du Havre et de Rouen ; mais que convient-il d'en penser, surtout aujourd'hui que les chemins de fer sillonnent toute la vallée de la Seine ?

Quelques mots sur le Havre sont tout d'abord nécessaires. Par sa situation à l'entrée de l'estuaire de la Seine,

(1) Stéphane Flachet, *Du canal maritime de Rouen à Paris*, 1829, p. 121 et 122.

(2) *Canal maritime de la Seine. Tarifs et produits du canal et des ports, bassins, magasins et entrepôts de Paris, Rouen et autres villes de la vallée de la Seine*, 1826, p. 4.

ce port est merveilleusement placé pour servir de trait d'union entre le commerce extérieur et le commerce intérieur. De nombreuses lignes de navigation le mettent en communication non seulement avec l'étranger, mais encore avec nos autres ports du littoral : ses relations avec l'intérieur sont faciles : sans parler de la voie ferrée qui le réunit directement à Paris et qui est raccordée au chemin de fer du Nord, le Havre est établi sur le passage des transports par le fleuve, en même temps que le canal de Tancarville permet à la batellerie d'atteindre le port sans courir les dangers de l'estuaire. Toutes ces conditions concourent à faire du Havre une place de commerce de premier ordre, notre plus grand port après Marseille. Les travaux immenses entrepris pour agrandir les bassins et rendre les passes plus facilement accessibles aux navires à grand tirant d'eau donneront à notre grand port de la Manche un nouvel élan de prospérité ; même dans l'état actuel l'importance de son trafic croît tous les ans ainsi que le prouvent les statistiques que nous donnons plus loin. Les principaux éléments de son commerce à l'importation consistent en bois et fer de la Norvège, cuivre, étain, plomb, houille, machines, laine, bière de l'Angleterre, — blés, métaux, bois de teinture, peaux brutes, coton, huiles, pétrole, machines des Etats-Unis. Les exportations consistent en majeure partie en objets de luxe à destination de l'Amérique.

Nous n'insistons pas davantage sur le Havre, car les observations des partisans de « Paris port de mer » portent bien plutôt sur Rouen. Si, en effet, les raisons qu'ils allèguent sont justes, elles tendent rien moins qu'à ruiner le commerce de cette ville au profit de Paris ; peut-

être le port du Havre souffrirait-il d'une certaine diminution dans l'importance de son trafic, mais il n'en resterait pas moins un centre très actif de commerce maritime grâce à son accès direct sur la mer.

Nous passons maintenant à l'examen de *Rouen* situé à 123 kilomètres du Havre et à 242 kilomètres de Paris, le port de Rouen doit en majeure partie sa prospérité à son rôle d'intermédiaire forcé entre le commerce de mer et les transports intérieurs. Actuellement, les gros navires de mer s'arrêtent à Rouen et là il est procédé au transbordement de leurs cargaisons dans des péniches ou dans des wagons.

D'après la statistique publiée par l'administration des douanes, le nombre de vapeurs et de voiliers français attachés à Rouen aurait été en 1905 de 168 bâtiments appartenant à 8 Compagnies différentes. Le port reçoit en outre la visite de nombreux navires français et étrangers.

Il est tout à fait instructif d'analyser un peu le commerce de Rouen. Comme le prouvent les chiffres que nous empruntons toujours à la statistique de l'administration des douanes, c'est le cabotage qui fournit le plus gros appoint. Il convient ensuite de remarquer la disproportion qui existe entre les importations et les exportations. C'est précisément ce qui ressort du tableau suivant :

Résumé du mouvement commercial du port de Rouen en 1905.

GENRE DE TRAFIC	TONNAGE		DIFFÉRENCES	
	en 1000 kilogrammes de marchandises		Excédents	
	Importation	Exportation	d'Importation	d'Exportation
Pays étrangers { Longs cours . . .	116.181	9.703	106.478	—
{ Cabotage international	1.639.954	142.111	1.497.843	—
Colonies et pays de protectorat (Algérie et Tunisie).	330.736	104.300	226.436	—
Commerce par voie ferrée..	3.908	4.197	—	289
Totaux	2.090.779	260.310		
Petit cabotage	Entrée	Sortie		
	242.338	150.370	91.968	—

Il résulte en particulier de ce tableau que la proportion entre les importations et les exportations est environ dans la relation de :

- 11 1/2 à 1 pour les transports au long cours.
- 12 à 1 — le cabotage international.
- 3 à 1 — le commerce avec les colonies.
- 1 1/2 à 1 — le petit cabotage.

C'est donc surtout pour le commerce avec l'étranger que les navires courent le plus de risques de repartir de Rouen sans chargement. Nous verrons tout à l'heure que cette indication a son importance lorsqu'on songe à faire de Paris un port maritime.

Supprimer les frais et la perte de temps que nécessite le transbordement à Rouen, pour les marchandises à destination de Paris, telle est la conception qui peut dès l'abord paraître éminemment favorable au commerce

parisien. Les faits mêmes semblent venir à l'appui de ces raisons, car les résultats obtenus grâce aux travaux faits sur le lit de la Seine de 1879 à 1886 portant le mouillage régulièrement à 3 m. 20 étaient de nature à encourager les espoirs optimistes des parisiens : « En dix ans, écrit M. Maury, le tonnage des bateaux fut accru du quart. Les chalands de 450 à 600 tonnes devinrent le type normal en Basse-Seine et des chalands de 1.000 tonnes furent mis à flot. Le remorquage fut d'un usage général. Les deux tiers des bateaux sont actuellement remorqués, l'autre tiers étant armé de propulseurs à vapeur ou recourant au touage. L'achalandage s'accrut considérablement, tandis que les transports de la voie ferrée Rouen-Paris restaient immuables, ceux du fleuve triplaient d'importance. » (1)

Malheureusement, en allant au fond des choses, on s'aperçoit bien vite qu'on ne peut pas tirer argument de ces exemples, car les conditions dans lesquelles les transports par chalands sont effectués diffèrent totalement de celles dans lesquelles se feraient les transports par navires ; c'est bien ce que prouvent les différentes tentatives faites pour établir des lignes directes de transports entre Paris et l'Angleterre.

Dès 1856, un règlement du 10 janvier fixait les conditions dans lesquelles pouvait se faire la navigation entre Paris et l'étranger par la Basse-Seine et la mer et vice versa. Des navires à vapeur furent mis en service entre Paris et Londres, Paris et Manchester, Paris et Bordeaux ; mais les résultats ne répondirent pas aux attentes.

D'après les chiffres donnés par la « *statistique de la*

(1) Maury, *Le port de Paris depuis un siècle*, p. 176 et 177

navigation intérieure » publiée par les soins du ministère des travaux publics, le trafic direct de Paris avec l'Angleterre par navigation maritime n'aurait pas dépassé en 1894 le tonnage suivant :

Importations :

	Tonnage	Nature des marchandises
Londres à Paris.	5.128	Divers
Manchester à Liverpool et Paris	515	»

Exportations :

Paris à Londres.	7.125	Sucres et divers
Paris à Liverpool et Man- chester	1.027	»

Nous avons choisi cette année 1894 comme exemple parce que les exportations ont été très supérieures aux importations, mais ce n'est pas le cas ordinaire, Paris étant à ce point de vue dans la même situation que Rouen, c'est-à-dire un port d'importation beaucoup plus que d'exportation, il a de plus le désavantage d'être beaucoup plus éloigné de la mer.

Comme l'indique la statistique que nous donnons ci-dessus, le gros article d'exportation du port Saint-Nicolas était constitué par les sucres, aussi comprend-on que le régime des primes à la sortie, institué par la loi du 7 avril 1897 ait eu pour conséquence d'enfler les exportations par la Seine, mais cette cause de prospérité a disparu après la Conférence de Bruxelles.

L'absence habituelle de chargement de retour est mise en évidence par les chiffres suivants donnés par l'administration des douanes pour l'année 1897 qui cependant est une des meilleures.

Le tonnage général des marchandises de toute nature importées par le bureau du port Saint-Nicolas pendant l'année 1897 a été de 27.640 tonnes ; celui des marchandises exportées de 9.552 tonnes, soit une différence de 18.088 tonnes au profit de l'importation.

A ce défaut de fret de retour, il faut ajouter que les navires de mer rencontrent sur leur parcours en Seine des difficultés qui causent des pertes de temps appréciables : tantôt ce sont les glaces qui encombrant le fleuve, tantôt ce sont les crues qui ne laissent plus un passage suffisant sous les ponts ; le trajet de Paris à Rouen (245 kil.) s'effectue en 36 heures en juin, tandis qu'il demande 72 heures en décembre.

Pour essayer en partie d'échapper à ces inconvénients, on a mis en circulation en 1897 entre Paris et Londres de petits steamers, l'un jaugeant 237 tonnes, un autre 188 tonnes seulement ; mais en réduisant la capacité, on perd le bénéfice que pourrait donner l'emploi des navires de mer. Aussi, pour toutes ces raisons, la navigation mixte jusque Paris périlite-t-elle de jour en jour.

En 1897, la ligne de Paris-Manchester par Liverpool disparut ; les bâtiments qui allaient précédemment de Paris en Espagne ont également abandonné la Seine. A l'heure actuelle, la navigation mixte ne se pratique plus guère avec régularité que de Paris à Londres et encore ce trafic est-il bien faible puisqu'en 1901 le tonnage total des navires faisant ce service, entrées et sorties réunies, n'a pas dépassé 26.000 tonnes

Devant ce maigre résultat, les partisans du port maritime de Paris s'en sont pris au manque de profondeur : le mouillage de 3 m. 20 est insuffisant, disent-ils, pour les navires de mer ; et l'on fit des plans

magnifiques dans lesquels tout était prévu : quais, docks desservis par des voies ferrées, usines de force motrice et d'éclairage, appareils de toutes sortes, ponts tournants et ponts-levis ; le trafic possible fut même prévu, avec beaucoup d'illusions sans doute. Depuis, de nombreux projets ont été présentés, tous sont demeurés sans résultat. En sera-t-il de même de celui de M. Bouquet de la Grye, récemment repris.

Il est bien certain que dans l'état actuel de la Seine, les gros navires ne peuvent remonter jusque Paris, mais le moyen matériel leur en fut-il donné, il est tout au moins douteux qu'ils y soient attirés et en voici les raisons :

Paris importe beaucoup de l'étranger, mais exporte peu et encore, son trafic de sortie porte-t-il sur des objets manufacturés de faible volume et par là même peu destinés aux transports maritimes. L'absence de fret de retour constitue donc la première cause qui fait que le port de Paris soit peu fréquenté.

Si le port de Rouen, malgré la disproportion entre son tonnage d'importation et celui d'exportation se maintient, c'est parce qu'il n'est pas encore bien éloigné de la mer et que, de plus, il est situé sur la partie maritime du fleuve où aucun ouvrage d'art ne vient entraver la marche régulière des bâtiments. Paris, au contraire, est à une distance beaucoup plus grande, sur la partie canalisée du fleuve ; il y aura toujours des écluses à franchir, il en résultera des pertes de temps et des dépenses dont on doit tenir compte ; tout ceci aggrave singulièrement la situation faite par le défaut de chargement de retour. Enfin, peut-on vraisemblablement escompter autant qu'on le fait, la visite des navires étrangers ? Rouen,

nous l'avons vu, est surtout un port de cabotage, or, *à fortiori*, Paris peut-il tout au plus en être un.

Les promoteurs de Paris port de mer entendent-ils se contenter de cela ? C'est peu probable. Et en admettant qu'il en soit ainsi, nous avons d'excellents motifs de douter que leurs désirs se réalisent même dans cette modeste mesure. Nous avons en effet établi précédemment que les transports maritimes n'étaient surtout avantageux que pour les transports à longue distance et que les prix devenaient de plus en plus élevés à mesure que les voyages étaient plus courts ; nous avons même fait observer que dans certains cas la navigation intérieure reprenait l'avantage. Ces réflexions s'appliquent tout spécialement à Paris, si on songe à en faire un port de cabotage : ce qui élève le prix des transports maritimes dans les petits parcours, c'est principalement, nous l'avons vu, l'importance prépondérante des charges terminales, or, qu'on songe à ce qu'elles seraient pour un aussi long voyage en Seine.

Les navires de mer auront enfin peine à soutenir la concurrence de la batellerie : le matériel dont celle-ci fait usage est relativement peu coûteux, aussi souffre-t-elle peu des retards de l'emploi moins complet qui en est fait ; le navire de mer représente, au contraire, par lui-même et par ses machines, un capital si considérable que toute perte de temps constitue un préjudice appréciable. C'est ce qui explique qu'actuellement, le nombre des bateaux porteurs à vapeur qui circulent entre le Havre et Paris diminue ; on essaie même en ce moment un modèle nouveau capable d'être utilisé indifféremment comme porteur ou comme remorqueur, c'est là un fait significatif.

Concluons donc que si Paris est merveilleusement

placé pour être un grand port de navigation intérieure, il est plus douteux qu'il soit au point de vue économique dans les conditions voulues pour faire un port maritime.

La *Loire*, par l'ensablement de son cours inférieur, a causé un préjudice considérable au port de *Nantes* situé à 56 kilomètres de la mer ; les grands navires ne pouvant plus remonter aussi loin, le commerce maritime s'était déplacé au profit de *Saint-Nazaire*. Mais des dragages effectués depuis 15 ans ont amélioré la navigabilité de l'estuaire : la profondeur du fleuve a été portée à plus de 6 mètres et sa largeur à un minimum de 50 mètres. Disons encore que c'est surtout à la création du canal maritime de Paimbœuf à Nantes, permettant aux gros navires de pénétrer jusque Nantes, sans passer par le fleuve que ce port doit l'amélioration de sa situation.

Après une simple mention pour la *Charente* qui abrite les ports de *Rochefort* et de *Tonnay-Charente* dont l'importance n'est cependant pas négligeable, nous passons immédiatement à la *Gironde*.

Bordeaux, le grand port de cette région, est à 98 kilomètres de l'Océan et à 25 du confluent de la *Garonne* et de la *Dordogne* au bec d'*Ambez*. La marée s'y fait encore sentir de 4 m. 65, facilitant ainsi l'accès de ses docks aux grands navires. Nous n'avons pas besoin d'insister sur le rang qu'occupe ce port comme place de commerce. Nous devons cependant regretter que l'ensablement progressif de la *Gironde* et surtout le déplacement constant des passes portent un préjudice sérieux au trafic maritime qui s'y fait jusqu'alors. Ces difficultés obligent les gros navires à s'arrêter à *Pauillac* ou tout au moins à s'y alléger pour diminuer leur tirant d'eau. Les marchandises sont alors transportées de *Pauillac* à *Bordeaux* sur

des gabarres. On a cherché à éviter cette manutention supplémentaire qui grève les ports d'une augmentation de frais de 4 à 5 fr. par tonne, en approfondissant le lit du fleuve : des dépenses considérables ont déjà été faites dans ce but et on a réussi à permettre aux navires de 6 m. 50 de tirant d'eau de remonter jusque Bordeaux à toutes les marées ; les navires de 7 m. 50 peuvent même y pénétrer au moment des vives eaux. Malgré tout, Bordeaux, nous le répétons, souffre de l'ensablement du fleuve et il est même question de lui retirer la tête de ligne des transatlantiques au profit de La Rochelle.

De nombreux petits ports s'échelonnent le long de la Gironde. Nous nommerons entre autres *Pauillac* qui, bien qu'à 50 kilomètres de Bordeaux, a de l'importance surtout par le rôle d'intermédiaire que nous avons signalé précédemment, *Mortagnes* qui est le centre d'un cabotage assez actif.

Enfin, le port de *Libourne* sur la *Dordogne*, à 41 kilomètres en amont du bec d'Ambez, est assez fréquenté par des navires de moyen tonnage se livrant au cabotage international ; la profondeur d'eau y est du reste encore de 5 m. 50 ; mais, par contre, les navires trouvent sur leur passage les deux ponts de Cubzac qui ne laissent qu'une hauteur disponible de 20 mètres à l'heure des pleines mers de vive eau.

Sur le *Rhône*, *Arles*, qui est à près de 50 kilomètres de la côte, communique avec la mer par le Rhône et le canal d'Arles à Bouc, mais n'est pas accessible aux navires à grand tirant d'eau. Près de l'embouchure est situé *Saint-Louis du Rhône* ; ce port achevé en 1871 seulement a été créé pour faire un débouché commercial à la navigation du fleuve ; un canal le met en communication avec le *golfe de Fos*.

De l'examen que nous venons de faire de l'hydrographie française, il résulte que nos fleuves se prêtent difficilement à une fréquentation profonde de la navigation maritime. Cependant, la persistance des navires à vouloir parvenir dans ceux de nos ports situés le plus au fond des estuaires, malgré les obstacles qu'ils rencontrent, indique bien l'utilité de cette pénétration.

Le tableau statistique ci-joint en fournit la preuve.

Nous ferons remarquer en terminant que ce qui caractérise généralement ceux de nos ports situés sur des fleuves, c'est un dédoublement de fonctions ; il y a, le plus souvent, tout à fait à l'embouchure un grand port dont les relations s'étendent au monde entier, et, plus en amont sur le fleuve, un autre port fréquenté surtout par les caboteurs. Ce sont précisément ces navires de moindres dimensions qui les premiers verront s'effacer devant eux les difficultés naturelles les empêchant d'atteindre les limites auxquelles les conditions économiques des transports peuvent leur permettre de parvenir.

La tentative faite sur la Seine vient à l'appui de notre assertion et, si la navigation mixte sur ce fleuve n'a pas donné de meilleurs résultats, c'est, nous l'avons vu, parce qu'elle a dépassé les limites économiques dont nous parlons. Néanmoins, il suffit de ces essais pour justifier la nécessité de solutionner le problème juridique que nous avons posé.

Progression du mouvement des principaux ports de mer français situés sur des fleuves.

Les chiffres donnent le total des entrées et des sorties réunies.

FLEUVES	DÉSIGNATION des PORTS	1896		1897		1898		1899		1900	
		Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Seine	Le Havre	12.878	5.577.751	13.278	5.964.028	14.034	6.376.576	12.762	5.837.997	12.313	5.747.750
	Rouen	4.968	2.137.331	4.970	2.112.082	5.597	2.357.423	5.241	2.295.303	5.545	2.622.435
Loire	Saint-Nazaire . .	2.942	1.633.630	3.184	1.644.481	3.750	1.819.491	2.982	1.701.403	2.590	1.930.980
	Nantes	5.492	951.566	4.887	929.108	6.657	1.167.507	5.843	1.219.056	5.648	1.194.538
Charente	Rochefort	1.863	301.032	1.882	407.119	2.010	415.838	1.783	359.010	1.659	399.582
	Tonnay Charente.	1.591	245.358	1.616	244.615	1.582	232.037	1.398	218.225	1.326	230.699
Gironde	Bordeaux	21.036	3.557.486	19.305	3.646.597	19.933	3.820.661	20.210	3.776.548	19.840	4.452.675
	Pauillac									4.419	222.470
	Libourne										
Rhône	Saint-Louis du Rhône	1.273	435.809	1.508	601.306	1.573	592.505	1.774	695.388	1.768	627.666

Progression du mouvement des principaux ports de mer français situés sur des fleuves.
Les chiffres donnent le total des entrées et des sorties réunies (suite).

FLEUVES	DÉSIGNATION des PORTS	1901		1902		1903		1904		1905	
		Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Seine	Le Havre	12.530	6.160.563	12.422	6.273.480	11.954	6.305.849	12.791	6.817.883	12.862	7.946.070
	Rouen	4.996	2.309.957	4.762	2.161.967	1.979	2.219.636	5.207	2.371.510	5.534	2.497.003
Loire	Saint-Nazaire	6.292	2.176.474	4.690	1.824.422	5.622	1.825.955	5.241	1.792.295	3.950	1.735.454
	Nantes	6.677	1.299.207	5.686	1.191.279	6.449	1.284.667	6.004	1.337.580	5.001	1.373.164
Charente	Rochefort	1.600	315.050	1.482	307.304	1.472	313.279	1.455	308.454	1.504	287.812
	Tonnay Charente.	1.379	226.408	1.291	275.118	1.359	254.918	1.285	245.638	1.212	237.099
Gironde	Bordeaux	21.495	3.892.550	21.929	4.081.945	22.578	3.848.058	20.574	3.910.384	21.816	4.082.267
	Paulliac	7.143	286.982	8.360	394.374	9.361	438.444	6.184	350.879	6.411	391.470
	Libourne							5.919	220.330	6.150	225.438
Rhône	Saint - Louis du Rhône.	1.903	757.393	1.806	632.416	1.825	685.905	1.389	527.817	1.646	612.635

Graphique du mouvement comparé des ports du Havre et de Rouen d'après les entrées et les sorties réunies.

Echelle des
Traits fins

Echelle des
Traits accentués

Mouvement exprimé en tonnes...

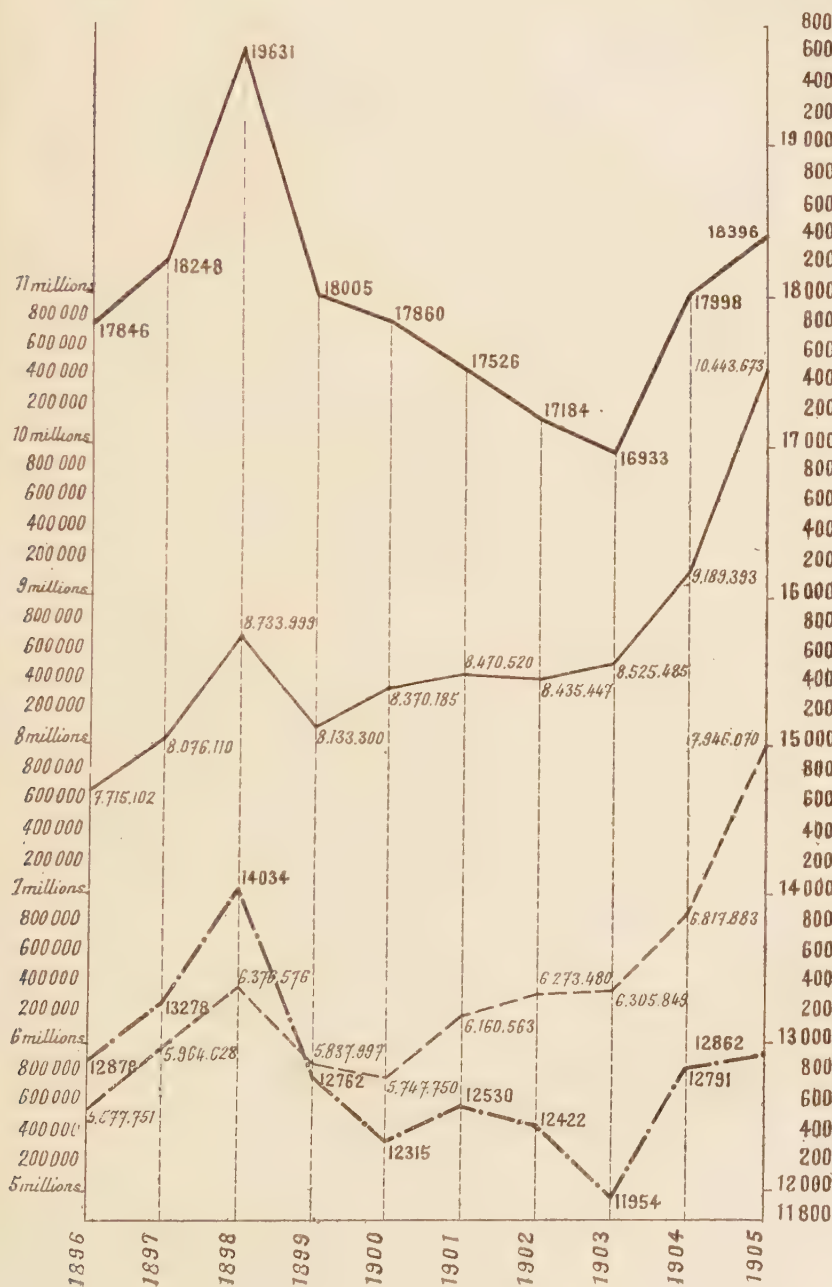
— Mouvement total du Havre et de Rouen réunis.

- - - Mouvement du Havre seul.

Mouvement exprimé en nombre de navires:

— Mouvt total du Havre et de Rouen réunis

- - - Mouvt du Havre seul.



DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE JURIDIQUE DE LA DÉLIMITATION

Prolégomènes.

Intérêt juridique de la distinction.

Dans notre première partie, nous avons fait remarquer que, sur le terrain du droit privé, la question se ramenait à une détermination des frontières séparatives du droit maritime et du droit commun. Il n'est pas inutile, au début des recherches juridiques que nous entreprenons, de rappeler quelques-uns des principaux points de vue sous lesquels la distinction présente de l'intérêt.

Nous avons déjà vu qu'en droit public le navire de mer jouit d'une certaine personnalité, qu'il a un état civil et un domicile, tandis que pour le bâtiment de navigation intérieure il n'existe rien de semblable. En droit privé, on constate des différences analogues : l'article 190 du Code de commerce après avoir affirmé que les navires sont meubles, déroge aux conséquences qu'entraîne d'ordinaire cette qualité en décidant que « néanmoins ils sont affectés aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées ». C'est par là même reconnaître aux créanciers privilégiés et chirographaires un droit de suite sur le navire bien qu'il soit meuble.

Bien plus, la loi du 10 décembre 1874, remplacée par celle du 10 juillet 1885, institue l'hypothèque maritime, assimilant ainsi à nouveau les navires aux immeubles. La batellerie fluviale au contraire reste soumise au droit commun dans toute sa rigueur et en conséquence les bateaux sont traités comme tous les autres meubles et en particulier ne peuvent être hypothéqués, ni donner ouverture au droit de suite.

Dans le même ordre d'idées, on est d'accord pour reconnaître que la règle « en fait de meubles possession vaut titre » de l'article 2279 du Code civil, n'est pas applicable aux navires de mer, bien qu'aucun texte ne mentionne cette dérogation. Mais cette solution se justifie, par des raisons de premier ordre et spécialement par le motif tiré de l'article 195 du Code de commerce qui exige la rédaction d'un écrit pour la vente d'un navire, alors que pareille formalité n'est d'ordinaire pas nécessaire pour la vente d'un meuble. Ceci nous amène à une autre différence. La vente volontaire des navires est en effet assujettie à certaines obligations. La loi du 23 novembre 1897, modifiant la loi du 27 vendémiaire an II, exige que l'acte de vente contienne diverses indications relatives au navire ; remarquons cependant que l'écrit dont parle l'article 195 n'est destiné qu'à écarter la preuve testimoniale et qu'en son absence la vente pourrait être prouvée par l'aveu ou par serment. Mais dans tous les cas, il importe de ne pas oublier que par elle seule, la vente du navire n'est pas translatrice de propriété à l'égard des tiers, il faut, aux termes de l'article 17 de la loi de vendémiaire an II qu'il y ait eu *mutation en douane*, c'est-à-dire que mention de la transmission de propriété ait été faite : 1° sur le registre de la recette principale des

douanes ; 2° au dos de l'acte de francisation. Cette formalité essentielle de la mutation en douane n'a pas d'équivalent dans la vente des bateaux de navigation intérieure.

La procédure de saisie et la vente forcée instituées par les articles 197 et suivants du Code de commerce ainsi que la loi du 10 juillet 1885 ne doit être suivie que pour les bâtiments de mer ; on pratique, au contraire, pour les bateaux de rivières dans les formes ordinaires sous réserve toutefois des dispositions de l'article 620 du Code de procédure civile relatives à la publicité et au lieu de l'adjudication.

Le contrat de transport par fleuves et canaux relève du droit commun des transports terrestres tandis que les articles 273 et suivants du Code de commerce édictent un ensemble de règles minutieuses relatives à l'affrètement.

Bien que le capitaine d'un navire soit le préposé de l'armateur, qu'il soit son mandataire, le droit maritime, en limitant la responsabilité du mandant, déroge aux principes du droit civil. Le propriétaire du navire est en effet tenu au titre du mandat par application des articles 1384 du Code civil et 216-1° du Code de commerce, il répond des délits et quasi-délits commis par son préposé dans l'exercice de ses fonctions, or, en vertu des articles 2092 et 2093, il serait responsable de ces faits sur tous ses biens, mais l'article 216-2° lui permet de limiter sa responsabilité en faisant uniquement abandon du *navire et du fret*. Pareille faculté, qui est tout à fait exorbitante du droit commun, n'est pas accordée au propriétaire d'un bateau de navigation intérieure.

L'armateur a encore, en droit maritime, la possibilité de s'affranchir des fautes de son capitaine en insérant

dans le connaissance *la clause de non-responsabilité* : l'accident reste ainsi aux risques de l'affrèteur. On a contesté la légalité d'une telle stipulation, mais la jurisprudence lui reconnaît plein effet. Pour les transports intérieurs, les Cours d'appel et la Cour de cassation ont au contraire toujours refusé d'interpréter la *clause d'irresponsabilité* entièrement ; selon ces arrêts une telle stipulation ne fait que renverser la preuve : c'est au chargeur à démontrer que la Compagnie de transports a commis une faute.

En matière *d'abordages*, le droit maritime consacré par l'article 407 du Code de commerce n'est conforme aux principes du droit commun que lorsqu'il s'agit d'un *abordage fortuit* ou d'un *abordage fautif* ; au premier cas, « le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé » ; dans le second cas, l'article 407, alinéa 2 du Code de commerce ne fait qu'appliquer la règle de l'article 1382 du Code civil, le dommage est payé par l'auteur de la faute. Si maintenant il s'agit d'un *abordage douteux*, c'est-à-dire s'il y a doute dans les causes, l'article 407, alinéa 3, décide que « le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert ». Ce texte s'appuie sur une présomption de faute commune et égale des deux capitaines, voilà pourquoi chaque navire supporte la moitié de la masse des avaries. La même règle n'est pas suivie pour les abordages douteux en navigation intérieure et chaque partie supporte ses dommages ; pour qu'il en soit autrement, il faut que la partie qui invoque la faute de l'autre puisse la prouver.

Lorsque, au cours d'un voyage maritime, pour sauver d'un péril son navire ou une partie de la cargaison, le

capitaine jette à la mer un lot de marchandises ou fait certains sacrifices ou certaines dépenses extraordinaires, tous les intéressés dans le chargement doivent supporter une part du dommage ou de la dépense, c'est en cela que consiste la théorie de l'*avarie grosse et de la contribution*. Or, ces règles sont spéciales au droit maritime et ne peuvent pas être étendues à la navigation fluviale.

La matière des *assurances* nous fournit encore un exemple frappant des dispositions spéciales à la navigation maritime qu'édicte le Livre II du Code de commerce. D'une façon générale, l'assurance peut être définie « un contrat par lequel une personne appelée « assureur » promet à une autre, appelée « assuré », de l'indemniser d'une perte éventuelle à laquelle celle-ci est exposée, moyennant une somme appelée « prime » payée par l'assuré à l'assureur » (1).

Dans les assurances ordinaires, si l'assureur est tenu d'indemniser l'assuré du dommage qu'il a souffert, il n'en est tenu que dans la mesure même du dommage et par suite, l'assuré ne peut réclamer rien de plus que l'indemnité correspondante. Le Code de commerce, dans ses articles 369 à 397, déroge à ce principe ; il permet à l'assuré, dans certains cas appelés *sinistres majeurs*, de demander la somme assurée tout entière, à charge d'abandonner à l'assureur tout ce qui peut rester de l'objet assuré ; cet abandon s'appelle *délaissement*. Le droit de délaissement ne peut en aucune façon être appliqué à la batellerie fluviale.

Tandis que, en droit commun, la *preuve testimoniale* est admissible dans des conditions déterminées et que le

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil* (1902), t. II, p. 647.

Code de commerce en autorise l'emploi même d'une façon plus large, le Livre II l'exclut au contraire d'une manière absolue pour tous les contrats maritimes.

Nous terminerons en faisant remarquer qu'il y a pour la *procédure* des dispositions spéciales au droit maritime ; c'est ainsi, en particulier, que les assignations données à bord à la personne assignée sont valables.

Tels sont les principaux points sur lesquels le droit maritime diffère du droit applicable à la navigation intérieure. L'énumération que nous venons de faire de ces divergences n'a en effet pas la prétention d'être complète, il aurait fallu pour cela reprendre le droit maritime en entier et l'étudier dans tous les détails. Nous avons tenu uniquement à faire ressortir par l'importance de ces exemples, la nécessité dans laquelle on est de ne pas confondre les deux espèces de navigation.

L'utilité juridique de la distinction ainsi établie, nous allons essayer de découvrir à quels signes il convient de s'attacher pour décider si une navigation est maritime ou fluviale.

Dans cette recherche d'un *criterium*, nous examinerons successivement les trois éléments de la navigation qui peuvent paraître la caractériser.

Nous consacrerons donc un titre particulier de cette étude à chacun de ces éléments et nous montrerons ensuite comment, à l'étranger, on a résolu la question.

Voici en conséquence le plan que nous adopterons :

Titre I^{er}. — Le lieu de la navigation.

Titre II. — L'instrument de la navigation.

Titre III. — Le personnel.

Titre IV. — Droit comparé.

TITRE PREMIER

LE LIEU DE LA NAVIGATION

Il peut paraître à *priori* naturel d'entendre par navigation maritime celle qui se pratique sur mer et par navigation fluviale, celle qui n'a lieu que sur les fleuves ; la question est cependant beaucoup plus complexe, car il faut alors préciser les limites qui séparent la mer des fleuves, rechercher à quels signes on reconnaîtra que tel endroit déterminé fait, ou non, partie de la mer. Et, en admettant même que cette difficulté soit surmontée, comment conviendra-t-il de considérer la limite ainsi établie ? Devra-t-elle être envisagée comme une séparation rigide d'un côté de laquelle on appliquerait uniquement et infailliblement le droit maritime et de l'autre côté le droit commun ? Est-il possible, en d'autres termes, de séparer les deux sortes de navigations par des frontières territoriales ?

Telles sont les principales questions que nous aurons successivement à résoudre et pour cela nous diviserons notre étude sur ce point en deux chapitres : dans le premier, nous tenterons de définir la mer et les fleuves et dans le second nous examinerons les systèmes qui peuvent être fondés sur ces distinctions.

CHAPITRE PREMIER

DES DÉLIMITATIONS DE LA MER ET DES FLEUVES.

Pour certains auteurs, la définition exacte de la mer et des fleuves présente un intérêt capital. M. Dufour, par exemple, dans son *Traité de droit maritime* (t. I, p. 124 n° 56), décide que pour savoir si une navigation est maritime ou fluviale « tout se résume à une question de fait : le navire va-t-il en mer ? »

On conçoit immédiatement que d'après un tel système il importe de pouvoir déterminer en quel endroit finit le fleuve et commence la mer. Or, il n'est souvent pas facile de résoudre cette première difficulté, car les différentes définitions que l'on peut proposer de la mer et des fleuves varient très sensiblement selon le point de vue auquel on se place.

Cherchons donc en premier lieu les éléments physiques qui caractérisent la mer et les fleuves, nous examinerons ensuite quelles indications peuvent nous fournir les délimitations faites en droit administratif et nous verrons enfin quelle est, en droit international public, la conception que l'on se fait généralement aujourd'hui de la distinction entre les fleuves et la mer.

SECTION I. — La mer et les fleuves d'après leurs caractères physiques.

« Les *rivières* sont des canaux naturels, dit M. Vélain,

qui, suivant la pente naturelle du sol, vont se réunir, à de grandes artères principales désignées plus spécialement sous le nom de *fleuves* qui se rendent alors directement à la mer (1). »

« La mer, dit Proudhon (2), consiste dans le vaste réservoir des eaux qui entourent le globe terrestre. » Ces définitions ne font ressortir que la différence de proportion qui existe entre la mer et les rivières. Les géographes introduisent généralement dans leur définition de la mer l'idée d'eau salée, ils disent par exemple que « c'est une immense étendue d'eau salée au milieu de laquelle sont placés les continents ». Les vagues ou lames plus ou moins longues que le vent soulève à la surface des océans donnent à la mer un aspect particulier. En outre de la houle, les eaux marines sont encore dans un mouvement continu de va et vient sous l'influence de l'attraction de la lune et du soleil : il est vrai que l'amplitude de la marée est plus ou moins grande suivant que le phénomène se produit dans un océan ou dans une mer fermée.

Enfin, la flore et la faune de la mer sont tout à fait différentes de celles des eaux douces.

Voilà, semble-t-il, autant de signes nettement caractéristiques.

Il faut maintenant examiner comment le fleuve se confond avec la mer.

« Chaque fleuve, dit M. Vélain, débouche dans la mer par une échancrure de la côte portant le nom d'*estuaire*, dont la forme, la largeur et la profondeur varient avec la masse d'eau débitée. Cette brèche ouvrant également une

(1) Vélain, *Cours élémentaire de géologie*, p. 26.

(2) Proudhon, *Traité du domaine public* (1843), t. III, n° 666.

issue aux eaux marines et leur permettant de remonter au loin dans l'intérieur des terres pour s'y mélanger à l'eau douce, la vitesse du courant se ralentit et les matières limoneuses qui troublent les eaux se déposent. Il se fait ainsi, à la jonction du fleuve et des eaux marines, au large de l'embouchure, une digue sous-marine de sable et de vase disposée sous forme de croissant qui, produite par le choc de deux courants opposés, se déplace incessamment suivant l'heure et la force de la marée. Les marins ont donné le nom de *barre* à ces bourrelets d'alluvions qui, en raison de leur mobilité, opposent un obstacle sérieux à l'entrée des grands fleuves (1). » Dans certaines conditions, ces dépôts s'élèvent suffisamment pour émerger et forment des deltas.

Bref, on voit par cet exposé que fréquemment la confusion du fleuve et de la mer se fait sur un espace assez étendu, formant ainsi une zone intermédiaire dans laquelle les caractères distinctifs de chacun des deux éléments combinés sont atténués au point de permettre difficilement de reconnaître la limite à laquelle l'un finit et l'autre commence. La barre elle-même qui semblerait devoir indiquer avec une certaine précision la frontière sur laquelle se brisent deux efforts contraires ne peut même pas non plus servir de base à une distinction rigoureuse par suite de l'extrême facilité avec laquelle elle se déplace sous des influences diverses.

Lorsque, en matière administrative, on a été dans l'obligation de procéder à une délimitation nette, on s'est généralement attaché à un élément physique que l'on considérait comme caractérisant le mieux la mer ou le

(1) Vélain, *Cours élémentaire de géologie*, p. 34.

fleuve suivant le but qu'on poursuivait : tantôt, par exemple, on considérait la salure des eaux comme devant être déterminante, tantôt, c'est à l'influence de la marée qu'on s'en rapportait. Mais c'est surtout au sujet de la délimitation du domaine public maritime que l'on a le plus discuté les bases sur lesquelles on devait opérer. Profitant des éléments de cette controverse, et faisant toutefois abstraction du but que l'on poursuivait alors, nous allons voir les principaux systèmes qui furent proposés pour établir une distinction reposant sur des bases scientifiques.

Voici en quels termes M. Aucoc présente le problème :

« A quels signes peut-on reconnaître le point où le fleuve se termine et où commence la mer ? Les éléments dont on peut avoir à tenir compte sont : d'un côté la configuration des rives par lesquelles le fleuve se distingue facilement de la mer dans la plus grande partie de son cours, mais qui peut laisser place à des doutes quand on se trouve en présence d'estuaires subitement élargis où les eaux de la mer s'introduisent dans des proportions sensiblement différentes ; d'un autre côté, les différents signes qui indiquent l'action puissante de la mer, à savoir le mouvement des eaux, leur salure, l'origine des terrains qui composent le rivage, la nature de la végétation qui les couvre. Faut-il s'attacher à l'un à l'exclusion de l'autre ? Faut-il les combiner ? Si on les combine, devra-t-on considérer l'un d'entre eux comme prépondérant et les autres comme accessoires (1) ? »

Dans une première thèse, on écarte tout empiètement

(1) Aucoc, *De la délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières* (Extrait des *Annales de l'Ecole libre des sciences politiques*), 1887, p. 16.

de la mer sur le fleuve, on estime « qu'il faut fixer la limite de la mer au point le plus bas de l'embouchure des fleuves et rivières, en tirant une ligne qui rétablisse la continuité du rivage interrompue par le fleuve ».

Ce système, qui a tout au moins le mérite de la simplicité, est celui des anciens auteurs et a été adopté par la jurisprudence en matière de domanialité au début du siècle. Il séduit de prime abord, car lorsqu'on cherche à déterminer jusqu'où va le fleuve, on est tout porté à répondre que c'est jusqu'au point où il cesse d'être reconnaissable, c'est-à-dire « jusqu'au moment où ses eaux se perdent dans la mer à *marée basse* ». Telle est bien l'idée formulée par la Cour de cassation dans un arrêt du 28 juillet 1869 dont nous détachons l'attendu suivant :

« Attendu que lorsqu'un cours d'eau vient se jeter dans la mer, il conserve sa nature et sa dénomination propre jusqu'au moment où il se perd dans la mer, les limites de celle-ci s'arrêtant là où les falaises et les grèves sont interrompues par les rives du fleuve et réciproquement, celui-ci et ses rives se prolongeant jusqu'au point où elles coupent les falaises et le rivage de la mer » (Cass., 28 juillet 1869, D. 69.1.489) (1).

C'est également la doctrine que soutient M. Daviel dans son *Traité de la législation et de la pratique des cours d'eau* (édit. 1845, t. I, n° 68, p. 68). L'administration elle-même s'est conformée à cette façon de procéder pour la délimitation de la *Gironde*, de la pointe de Grave à la pointe de Suzac (décret du 26 août 1857) et

(1) Comp. C. Rennes, 18 mai 1829, confirmé le 18 juin 1830, S. 30.1.277, et C. Rennes, 21 mai 1839, D. 39.2.234. — Dans le même sens, C. Rouen, 26 août 1840, conf. Cass., 22 juillet 1841.

celle de la *Loire* de la pointe de Penhoët au fort de Mindin (décret du 8 novembre 1854).

Ce système est aujourd'hui entièrement abandonné par la doctrine et la jurisprudence. Il est critiquable scientifiquement sur plusieurs points. Il repose en effet d'abord sur l'hypothèse géologique que c'est le fleuve qui a lui-même entaillé le rivage pour se précipiter à la mer. Or, si le phénomène est possible et même probable pour les grands fleuves qui coulent dans un terrain n'offrant pas de résistance, il est loin d'en être toujours ainsi. En maints endroits, il y a des échancrures de la côte dans lesquelles la mer pénètre plus ou moins profondément, et appliquer, d'une façon générale, le procédé de la continuité des rives aboutirait à refuser le caractère maritime aux baies ou petits golfes lorsqu'au fond ils reçoivent un cours d'eau.

En outre de cette *inexactitude géographique*, un tel système est *arbitraire* au point de vue *hydrologique*, car il est presque impossible de suivre pour un grand nombre de fleuves le chenal qu'ils se creusent, tant il est variable et, de plus, la mer se retirant souvent à de grandes distances en face des estuaires, faudra-t-il donc reporter la limite du fleuve jusqu'au flot à marée basse (1) ?

On a proposé de distinguer le fleuve de la mer en s'attachant à la configuration des rives. Les rives sont-elles sensiblement parallèles ? On a, dit-on alors, la preuve de la présence du fleuve. Telle est l'opinion à laquelle s'est

(1) Aucoc, *op. cit.*, p. 21 ; Navereau, *De la délimitation du domaine public fluvial et maritime*, p. 258-259 ; Plocque, *De la mer et de la navigation maritime*, n° 169, p. 323 ; Chalvet, *Législation des bords de la mer*, n° 28.

rallié le Conseil d'Etat dans un avis du 4 mars 1875. « Considérant, y est-il dit, que les fleuves et les rivières affluant directement à la mer conservent leur caractère propre jusqu'au point où leur lit s'élargit de manière à former une baie qui se confonde avec la mer, quelles que puissent être d'ailleurs, en amont de l'embouchure, l'altération des eaux et les déformations des rives. »

Comme on le voit, ce système se rapproche beaucoup du précédent et, comme lui, il repose sur la même hypothèse géologique, à savoir qu'on admet que c'est le fleuve qui a creusé lui-même cette partie de son lit. A la critique d'inexactitude géographique que nous avons adressée à la théorie précédente, s'en joignent d'autres. Que décidera-t-on en effet lorsque l'estuaire des fleuves est de forme triangulaire ? Considérera-t-on les rives comme suivant une direction vaguement parallèle ou déclarera-t-on qu'elles sont par trop évasées ? Il est aisé de comprendre que dans ces conditions la théorie manque de base (1).

Ce procédé a en outre un autre inconvénient : « Parfois, le parallélisme, dit M. Aucoc, et ici il ne faut pas entendre le mot avec sa rigueur géométrique, s'interrompt ; on se trouve en face d'une vaste étendue d'eau ayant la forme d'un lac, puis le parallélisme reprend, dans ce cas on est toujours en face du fleuve (2). » Telle était aussi l'opinion de la section du Conseil d'Etat dans l'avis que nous avons cité ci-dessus. Mais si cette solution peut avoir de la valeur au point de vue de la domanialité, ce que nous n'avons pas à discuter, nous ne pou-

(1) Béquet, *Répertoire de droit administratif*, t. 44 ; Mot *Domaine public*, n° 808.

(2) Aucoc, *op. cit.*, p. 26.

vons pas l'accepter en ce qui nous concerne. Ces sortes de lacs, que forment en effet certains fleuves avant de se jeter dans la mer, peuvent fréquemment être utilisés comme rades de ports maritimes et sont, par suite, continuellement fréquentés par les navires de mer. On pourrait, il est vrai, objecter que dans ces bassins naturels les navires ne sont plus exposés aux risques de la pleine mer, qu'ils jouissent de la sécurité du port naturel qu'est le fleuve ; mais cet argument n'est d'aucun poids, car il aboutirait à borner la mer aux ouvrages d'art qui garantissent les ports, à l'exclusion de ceux-ci.

Même en matière administrative, la doctrine et la jurisprudence sont maintenant d'accord pour reconnaître qu'on ne doit pas prendre le parallélisme comme seule caractéristique, mais que s'il peut souvent fournir des indications utiles, il est aussi très fréquemment nécessaire, le problème étant très complexe, de tenir compte d'un certain nombre d'autres observations telles que la mobilité, la profondeur, la phosphorescence des eaux, leur salure et leur volume, la nature des poissons qui les habitent, l'absence d'eau dans le chenal au moment des basses mers, la végétation des bords et l'origine des atterrissements.

En somme, ce nouveau système ne se présente guère comme un correctif du précédent : on concède bien que la question « ne peut pas être résolue *a priori* à l'aide d'un critérium unique », mais on soutient qu'il faut *d'abord et avant tout* tenir compte de la configuration et de la nature des rives (1) ».

On s'explique qu'en pareille matière ce soit là l'élément

(1) Navereau, *op. cit.*, p. 271.

essentiel de distinction, car enfin déterminer les limites du domaine public maritime, c'est décider quels terrains pourront être propriété privée des particuliers et quels autres propriété de l'Etat, on conçoit donc que la forme et la nature de ces terrains jouissent d'un si grand rôle.

« Parmi ces éléments d'appréciation qu'on peut tirer de l'état des cavités où les eaux sont enfermées, on s'attachera d'une façon dominante, dit encore M. Navereau, au parallélisme des rives. Le parallélisme des rives assez nettement accusé est une caractéristique des fleuves. La nature des alluvions qui se forment sur le bord des eaux, leur végétation, leur fertilité, constituent aussi des indices assez probants du caractère fluvial. Que si cependant on peut trouver, à l'aide de ces éléments une preuve suffisante de la nature des domaines en litige, il faut alors tenir un compte subsidiaire de certains faits extérieurs : tels la nature des eaux, leur salure, leur volume, etc. (1). »

Les auteurs font remarquer que telle était déjà la théorie soutenue dans la circulaire imprimée que M. de Récy adressait le 31 août 1843 au préfet du Calvados. « Ainsi, lorsqu'à l'approche de la mer, les rives des fleuves prennent tout-à-coup une extension qu'elles n'avaient pas dans toute la partie du cours supérieur, il est manifeste que là cesse la rivière et que là est son point de chute dans la mer. . . Aussi, l'alluvion qui se formera dans cette embouchure s'annoncera par des caractères bien différents de celle formée le long des rives proprement dites du fleuve. L'alluvion fluviale formée lentement sera exclusivement composée de vase, de limon, de corps descendus avec les eaux de la rivière et elle se couvrira

(1) Navereau, *op. cit.*, p. 272.

d'herbages ordinaires. L'alluvion maritime, au contraire, apparaîtra tout-à-coup ; un coup de mer la produira, un autre la fera disparaître ; elle sera composée de matières que la mer soulève, repousse et délaisse, des sables et galets qu'elle charrie. La présence des coquillages qui ne peuvent vivre que dans l'eau salée et les herbes salines qui croîtront à la surface attestent d'une manière certaine qu'elle est un lais et relais et que conséquemment, le rivage qui la borde est exclusivement maritime (1). » Ces dernières lignes témoignent de la préoccupation sous l'empire de laquelle ces instructions étaient dictées.

Cette méthode a rallié la plupart des auteurs, il est cependant à remarquer que presque tous, bien que soutenant la même thèse que M. Navereau, s'en distinguent par une nuance : selon eux, en effet, « la difficulté doit être résolue d'après l'ensemble des circonstances locales » (2). Il ressort notamment de ces expressions que « la configuration des côtes n'est pas à négliger, mais qu'elle ne constitue ni l'élément unique, ni même l'élément prédominant de la décision à rendre ; il faut faire la part de chacun des divers phénomènes qui peuvent attester la prépondérance de l'un des deux éléments, fluvial ou maritime ». « Et cette prépondérance est, ajoute-t-on, la seule base rationnelle, de décision, puisque ces deux éléments coexistent à l'embouchure et qu'aucun des deux par exemple n'exclut l'autre (3). »

(1) De Récy, rapporté par Chalvet, *op. cit.*, n° 30 et par Navereau, *op. cit.*, p. 273.

(2) Chalvet, *op. cit.*, n° 30 ; Gaudry, *Traité du domaine*, t. I, p. 125 ; Plocque, *op. cit.*, n° 169.

(3) Béquet, *Répertoire : Domaine public*, n° 809.

La conception de M. Navereau est un peu différente : l'observation doit porter successivement sur divers éléments qui, à ses yeux, n'ont pas la même importance et cet auteur affirme son opinion à maintes reprises : « Nous nous rallions, dit-il, à cette doctrine qui, tout en faisant de la *configuration des rives le premier guide à suivre* pour opérer les délimitations transversales de la mer aux embouchures des fleuves et rivières, ne néglige ni les *considérations hydrographiques*, ni les *considérations géographiques*. Il est certain que les *considérations géographiques* sont de beaucoup les plus puissantes, la configuration des rives indiquant le fleuve mieux que tout autre indice externe. . . (1) » M. Navereau cite dans le même sens l'avis de M. Le Vavasseur de Précourt qui s'attache *principalement* au parallélisme des rives et *accessoirement* à la nature des eaux et aux autres éléments.

Telle est, en somme, la théorie actuellement admise par la majorité des auteurs et par la jurisprudence au point de vue domanial. C'est elle qu'a adoptée le Conseil d'Etat en 1882 au sujet de la délimitation du domaine public dans l'estuaire de la Seine. Les observations faites à cette occasion par l'amiral Bourgeois, rapporteur de la commission chargée par le Conseil d'Etat de visiter la partie contestée, sont des plus intéressantes.

Il tient compte en premier lieu de l'aspect de l'estuaire, qu'il compare à « un immense cirque naturel qui fait éprouver au voyageur la sensation du grand, la pensée de la mer et des dangers de la navigation ».

Il est curieux de rapprocher de ce passage un argument analogue sur lequel s'est appuyé M. de Récy dans la dé-

(1) Bourgeois, Rapp. 1882 ; *Revue maritime et coloniale*, t. 73, p. 544.

pêche que nous avons citée plus haut : « Les navires, dit ce document, quand la mer est haute, y voguent à pleines voiles. » Voilà semble-t-il une idée à retenir relativement à la question que nous étudions.

M. Bourgeois ne s'en tient pas là : il fait intervenir les *considérations hydrographiques*. Ses observations portent en effet sur la *salure des eaux* déterminées par l'analyse chimique ; il étudie scientifiquement la proportion d'eau de mer et d'eau douce qui se mélangent dans l'estuaire, il recherche lequel des deux éléments contribue le plus à la formation des alluvions dans l'estuaire (1). Ce sont des *considérations géologiques* qui le guident lorsqu'il analyse des échantillons prélevés sur les atterrissements de l'estuaire ; il tient compte également des espèces de mollusques et de coquillages qui adhèrent aux terrains de l'estuaire. Quant à la flore, M. Bourgeois estime qu'il ne faut l'invoquer qu'avec réserve : « Lorsque l'alluvion est baignée chaque jour par la marée, la plante appelée vulgairement criste marine (*salicornia herbata*) y précède toute végétation ; son nom scientifique comme sa dénomination vulgaire indiquent suffisamment d'ailleurs la nature des eaux dans lesquelles elle végète. Mais il ne faut s'attacher *qu'à cet indice végétal* ; toute autre végétation ne déterminerait rien, les lais et relais de la mer étant sous l'influence de circonstances favorables, susceptibles de vraies cultures (2). »

Enfin, en ce qui concerne la *faune*, M. Bourgeois l'écarte catégoriquement. « Par contre, dit-il, les espèces d'*oiseaux* et de *poissons* qui fréquentent l'estuaire ne

(1) Bourgeois, Rapp. 1882, *Revue maritime et coloniale*, t. 73, p. 552.

(2) *Ibid.*, p. 566.

sauraient jeter beaucoup de lumière sur la question. Celles des espèces qui vivent habituellement sur la mer et les rivières ou dans les eaux, en franchissent trop souvent les limites pour que leur présence sur un point ou sur un autre de l'estuaire fournisse une indication précise de nature à fixer la délimitation (1). »

Il résulte de tout cet exposé que les caractères scientifiques, si consciencieusement discutés par M. Bourgeois, permettent d'établir avec beaucoup de précision, pour chaque endroit observé, quel est en somme l'élément qui domine là mer ou le fleuve. A peine est-il besoin d'ajouter que les conclusions du rapport, dont nous avons retracé les points principaux, ont été adoptées par la décision du Conseil d'Etat de 1882.

Il est facile d'apercevoir l'évolution de tous ces systèmes. Nous sommes partis de théories basées principalement et même uniquement sur la prédominance des éléments fluviaux, puis de concessions en concessions nous sommes arrivés à la thèse actuellement admise qui tient compte de toutes les circonstances locales sans donner la préférence *à priori* aux manifestations de l'un ou l'autre des éléments. Nous avons ainsi vu en quelque sorte les limites de la mer et des fleuves être reculées successivement vers l'amont. D'autres systèmes ont encore été conçus et abandonnés parce qu'ils tombaient dans l'excès contraire à ceux que nous avons vus jusqu'alors ; ils avaient le tort, dirent les auteurs qui les ont combattus, de donner la préférence aux signes caractéristiques de la mer sans tenir un compte suffisant de

(1) Bourgeois, Rap. 1882, *Revue maritime et coloniale*, t. 73, p. 566.

ceux du fleuve. Ce sont eux que nous allons maintenant examiner rapidement, ils ont été désignés dans la doctrine : *Système de délimitation basée sur le point où s'arrête la prédominance des caractères marins.*

C'est dans un avis de la section administrative du Conseil d'Etat adopté le 24 janvier 1850 au sujet de la délimitation du rivage de la mer dans la baie de l'Orne que l'on peut retrouver la manifestation de cet autre courant d'idées. Le Conseil d'Etat cherchant à formuler des règles générales posait comme principe que « ce doit être autant que possible l'ensemble des faits naturels observés, la *réunion de tous les caractères distinctifs du régime maritime*, qui désigne à l'administration la portion de l'embouchure à englober dans le domaine public. » Il n'y avait cependant pas encore là de doctrine nettement établie puisque, après avoir condamné l'assimilation faite à propos de quelques rivières, des limites du domaine public maritime avec celles de la pêche fluviale et de l'inscription maritime, le même texte ajoutait : « Les autres moyens d'appréciation, qui seraient tirés de la salure des eaux, de la nature des terrains ou de la forme des rives, sont sujets à varier, dans l'application, d'après les lieux et les circonstances ; d'où il suit que l'appréciation des faits et des circonstances doit indiquer les éléments de la solution dans chaque espèce. »

Mais peu après nous trouvons une affirmation plus catégorique dans une circulaire du ministre de la marine du 23 mars 1852 où il est dit que cette « limite doit être fixée au point où les eaux cessent d'être salées d'une manière sensible, où l'on ne remarque plus de dépôts marins, où l'influence des eaux sur la végétation n'est ni nuisible ni délétère, où l'on ne rencontre plus d'herbes marines

ni aucun fait géologique prouvant une action puissante de la mer » (1).

On a reproché à cette solution son exclusivisme et entre autres griefs on a fait ressortir que la question se résoudrait ainsi à l'aide d'un *criterium unique* (argument déjà invoqué contre un autre système) et notamment l'état de *salure des eaux* (2). Il nous paraît cependant que la critique soit excessive et manifestement en contradiction avec une autre remarque des mêmes auteurs qui, au sujet d'une lettre du ministre de la marine au préfet maritime de Brest, le 9 octobre 1855, font observer que « dans cette lettre, le ministre repoussait, il est vrai, l'opinion du préfet qui considérait les limites de la mer et de la salure des eaux comme identiques » (3).

L'opinion soutenue par M. Fournier dans son *Traité d'administration de la marine* » et dans son travail sur la « Domanialité publique maritime » (*Rev. marit. et col.* de 1878, t. 57, p. 579) est encore plus tranchée : « C'est, dit-il, la mission de l'administration, lorsqu'elle se trouve en présence de ces problèmes délicats, d'apprécier la question du *quantum*, en *tenant même parfois un peu compte des faits extérieurs*, spéciaux aux espèces. Mais le principe demeure sauf : *ce n'est pas la direction des terres riveraines, c'est le volume prédominant et la nature des eaux qui caractérisent le domaine à classer.* »

Mais comme le fait remarquer M. l'amiral Bourgeois dans les prolégomènes de son rapport de 1882, le mélange d'eau de mer et d'eau douce qui s'opère dans les es-

(1) *Bull. off. marine*, 1832, n° 102.

(2) En ce sens Aucoc, *op. cit.*, p. 26.

(3) Aucoc, *op. cit.*, p. 23 ; Navereau, *op. cit.*, p. 16, note 2.

luaires ne permet pas de tracer une ligne séparative qui laisse toujours le fleuve en amont et la mer en aval ; en admettant même qu'on pût y parvenir, cette ligne serait continuellement déplacée par le mouvement du flux et du reflux. Ce n'est donc qu'une moyenne qu'on pourrait établir d'une façon fixe, or, cette moyenne « dépend surtout du rapport entre le volume des eaux apportées dans les estuaires par la mer ou les fleuves ».

Ces considérations avaient, aux yeux de M. Bourgeois, une telle importance, qu'il ajoutait : « *La nature des eaux, caractérisée par leur salure et leurs dépôts, reste donc, comme l'écrit M. le commissaire général Fournier, le véritable criterium qui doit guider dans les opérations de délimitation de la mer.* » Rappelons cependant que dans les conclusions du rapporteur aussi bien que dans les motifs de l'arrêt du 6 mars 1882, c'est la configuration des côtes qui est invoquée en premier lieu.

Le système adopté par le ministre de la marine en 1852 et défendu par M. Fournier a fait l'objet de critiques très vives, on lui reproche de n'être fondé que sur des considérations hydrologiques sans tenir un compte suffisant des considérations géographiques, car, dit on, si la salure des eaux indique la mer, la configuration des rives, leur nature indiquent le fleuve.

Il ne nous appartient pas d'apprécier ce que valent ces arguments en matière de domanialité, mais nous constaterons que si nous définissons la mer et en même temps la navigation maritime d'après la théorie que nous venons d'exposer, nous avons encore reculé les limites du fleuve vers l'amont.

A propos de la salure des eaux se pose la question des étangs salés : doivent-ils ou non être considérés comme

faisant partie de la mer ? On a dû résoudre cette importante question à des points de vue bien différents et en particulier pour fixer les limites du domaine public maritime et celles dans lesquelles un rôle d'équipage est obligatoire et enfin au sujet de la police de la navigation. La réponse varie généralement selon que ces étangs sont ou non en communication avec la mer ; on fait même des distinctions suivant la nature de ces communications, mais nous n'avons pas à entrer dans ces détails. Nous pensons en effet que, en thèse générale, en matière de navigation on doit entendre la mer dans un sens large, c'est-à-dire la mer proprement dite et ses dépendances ; or, nous considérons que si les bâtiments qui pratiquent la navigation sur les étangs salés ne sont pas isolés entièrement, si, en d'autres termes, ils peuvent sortir de l'étang pour voguer en mer, il y aurait injustice en ce qui touche notre sujet à refuser le caractère maritime à ces étendues d'eau salée qui ont parfois les proportions de petits lacs. C'est du reste en ce sens que se prononçait un arrêt de la Cour de cassation de 1842 statuant au point de vue de la police de la navigation ; il donnait de ces étangs salés la définition suivante : « Une baie communiquant avec la mer par une issue plus ou moins étroite et qui en est une partie intégrante, formée des mêmes eaux et peuplée des mêmes poissons et soumise par conséquent aux mêmes mesures de police (1). »

Il ne faudrait pas cependant, en ce qui nous concerne, se montrer trop exigeant quant à la nature des eaux, l'idée qui domine en matière de navigation, c'est de sa-

(1) Cass., Ch. crim., 23 juin 1842, Dall., V^o *Pêche maritime*, n^o 47.

voir si la partie dans laquelle elle se pratique est une *dépendance de la mer*, aussi adopterions-nous cette solution même si la salure n'était pas continue, comme l'a fait la Cour de cassation le 12 juillet 1862 dans une hypothèse analogue mais visant un but différent (S. 1863. I. 168, P. 63.689, D. 62.I 552). Nous allons même plus loin et nous admettons qu'on n'aurait pas à se préoccuper non plus de savoir si les plantes et les poissons qui se trouvent dans l'étang ne vivraient pour la plupart que dans les eaux douces (Cass., 1^{er} février 1861, S. 61. I. 465, P. 61. 903, D. 61.I.140).

Nous pouvons faire remarquer que, dans ces dernières solutions, nous avons sacrifié l'argument tiré de la salure de l'eau à des considérations plus générales, nous pourrions encore faire observer que lorsque nous exposons le système défendu par M. Fournier, le point exact de cessation de la salure des eaux était continuellement modifié par le mouvement de la marée et ceci nous amène à envisager ce phénomène lui-même comme élément de délimitation. Il n'y a en effet pas coïncidence entre les deux manifestations : les eaux marines, à marée montante, refoulent les eaux douces devant elles, faisant ainsi sentir l'influence du phénomène sur un espace assez éloigné du point où en fait l'eau cesse d'être salée. C'est précisément au point jusqu'où remonte la marée que se trouve la limite de l'inscription maritime sur les fleuves à marée (Loi du 24 décembre 1896, art. 1^{er}). On avait également prétendu avant 1789 étendre le domaine public maritime jusqu'à cette limite. L'argument capital qu'on invoquait en ce sens était l'ordonnance de 1681, titre VII, Livre IV, article 1^{er}, qui portait le bord de la mer « jusqu'où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves ».

On est d'accord pour admettre que dans toutes les délimitations faites suivant cette règle, les observations ne doivent pas porter sur les limites que le flot peut atteindre exceptionnellement par certains vents ou certaines tempêtes, mais qu'on doit se placer dans des conditions météorologiques normales.

Ce système fut soutenu par Valin (1) en matière de domanialité et admis par plusieurs décisions administratives. « Comme la mer, disait Valin, refoule dans les fleuves et rivières qui y affluent, la juridiction de l'amirauté s'étend tout de même dans ces rivières et ne finit que là où le plus grand flot de mars cesse de s'y faire sentir. »

Mais cette thèse excessive fut condamnée par la jurisprudence des Parlements ainsi que le prouvent les arrêts rapportés par Henrion de Pansey dans ses *Dissertations féodales* publiées en 1789 (t. I, p.650, V^o Eaux, § 6) (2).

Tel est le système le plus absolu qui ait été construit sur l'observation des phénomènes marins. Nous ne nous occuperons pas des nombreux arguments spéciaux à la question de domanialité qui ont été employés pour le réfuter, mais nous retiendrons qu'en adoptant la limite dont il forme la base, il est singulièrement favorable à une pénétration assez profonde de la navigation maritime dans les fleuves. Est-ce cette limite qu'il convient d'adopter pour séparer les deux sortes de navigation ? Il semble qu'elle ne soit pas encore de nature à donner satisfaction à tous les besoins, car les navires ne sont-ils

(1) Valin, *Sur l'ordonnance de 1681*, liv. I, tit. II, art. 5 et 8.

(2) Cpr. Merlin, *Questions de droit*, V^o Rivages de la mer, XIV, p. 416 et s.

pas, somme toute, assez comparables aux poissons et aux oiseaux qui par la facilité avec laquelle « ils franchissent les limites séparatives de la mer et du fleuve n'ont pas paru à M. Bourgeois pouvoir être admis comme signe caractéristique de l'élément qu'ils habitent. C'est peut-être aussi le moment de rappeler la célèbre remarque du naturaliste : *Natura non facit saltum*.

Après avoir ainsi épuisé vainement tous les indices que peut fournir la nature pour nous permettre de trancher la difficulté qui nous occupe, il est encore des caractères physiques auxquels on peut songer, mais ils diffèrent des autres en ce qu'ils peuvent être dus au fait de l'homme.

Deux solutions extrêmes sont possibles : l'une restreint la navigation maritime à celle qui se pratique en dehors du dernier *port* situé le plus en aval sur l'estuaire : c'est réduire la mer à une conception stricte. L'autre solution consiste à limiter la navigation maritime au *premier obstacle* de fait qui arrête sur chaque cours d'eau les véritables bâtiments de mer. On remarquera que si ces obstacles peuvent être situés plus bas que la limite d'influence de la marée, il se pourra aussi qu'ils soient beaucoup plus éloignés, car, par obstacles nous n'entendons pas seulement les écluses, mais le manque de profondeur, les ponts, barrages, etc... Disons de suite que même cette limite largement admise ne nous paraît pas reposer sur un élément bien scientifique de distinction.

SECTION II. — Les délimitations administratives.

De tous les systèmes que nous venons d'exposer, il n'en est pas un seul qui semble avoir sur les autres un

avantage décisif lorsqu'on songe à l'adopter comme critérium de distinction entre la navigation maritime et la navigation fluviale. Ils ont de plus tous l'inconvénient de laisser place à une incertitude véritablement regrettable : supposons en effet qu'on se rallie à l'une ou à l'autre de ces théories, il faudra, chaque fois qu'on voudra déterminer la nature d'une navigation dans des cas précis, rechercher si le lieu dans lequel elle se pratique réunit les conditions qui permettent de le considérer comme faisant ou non partie de la mer. Ce sera donc une preuve délicate à faire, presque toujours une expertise. Or, comme en droit administratif on a été obligé de fixer minutieusement le point de séparation du fleuve et de la mer, on peut être tenté de demander à ces limites une indication utile ; on aurait ainsi le premier avantage d'éviter l'incertitude dont nous parlions ci-dessus et en outre on ne s'écarterait pas de la réalité des choses puisque les délimitations administratives sont basées sur certains caractères physiques qu'on a admis comme signes distinctifs. Ajoutons cependant que ces limites mêmes ne doivent être acceptées en notre matière que comme élément d'appréciation, mais qu'elles ne pourraient pas obliger le juge, puisqu'elles sont toutes édictées dans des buts déterminés et ne sauraient être étendues à des objets différents. Ce point est du reste de jurisprudence constante.

L'administration est appelée à tracer sur les fleuves les quatre délimitations suivantes : 1^o la limite du domaine maritime et du domaine fluvial ; 2^o la limite d'application des règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale ; 3^o celle de l'inscription maritime ; 4^o celle de la police de la navigation.

Examinons-les en indiquant les éléments physiques qui ont été pris en considération pour les établir ; les explications que nous avons données dans notre section précédente nous permettront du reste d'être assez bref.

La limite du domaine public maritime est déterminée, nous l'avons vu, d'après la jurisprudence actuelle, par l'appréciation de faits et de circonstances fort complexes sur lesquels nous ne reviendrons pas ; mais nous ferons remarquer que si elles peuvent convenir lorsqu'il s'agit de distinguer les rivages maritimes des rivages fluviaux, elles n'ont aucun rapport avec la navigation et conduiraient à cette étrange anomalie que des ports comme Bordeaux et Nantes seraient dans la zone fluviale.

Les limites d'application des règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale pourraient aussi être prises en considération. Aux termes de l'article 3 de la loi du 15 avril 1829 relative à la pêche fluviale, les limites de la pêche maritime sont les mêmes que celles de l'inscription maritime dont nous parlerons bientôt : on déclarait ainsi libre la pêche jusqu'à cet endroit pour assurer aux pêcheurs une compensation aux charges de l'inscription maritime. Mais le même texte ajoute que « la pêche qui se fera au-dessus du point où les eaux cesseront d'être salées sera soumise aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale ».

La pêche maritime implique l'idée de l'activité des gens de mer dans des eaux maritimes et il semble que l'on puisse faire un rapprochement entre la navigation et la pêche qui sont pratiquées dans la même zone. C'est cependant ce qui nous donne la raison d'écarter encore la limite d'application des règlements de police de la

pêche, car celle-ci, ainsi que nous l'avons montré, ne coïncide pas avec la limite de l'inscription maritime qui est plus étendue, c'est donc cette dernière qu'il faudrait plutôt adopter et c'est ce que nous allons étudier maintenant.

La loi du 24 décembre 1896 étend le régime de l'inscription maritime « dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et, pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter » (art. 1^{er}).

De prime abord, cette délimitation paraît répondre à une conception assez exacte de la partie maritime du fleuve : scientifiquement en effet l'action de la mer s'y fait sentir, de plus, ceux qui se livrent à la navigation dans cette zone sont, au point de vue du service militaire, considérés par la loi comme des marins, la pêche sur toute cette étendue est qualifiée maritime et par là réservée aux inscrits ; les navires qui voyagent dans ces limites sont astreints, aux termes du décret du 19 mars 1852, article 1^{er}, à être munis d'un *rôle d'équipage* et leur navigation est réputée maritime par le même texte ; ces bâtiments doivent en outre, en vertu du décret du 29 décembre 1791-15 janvier 1792, être pourvus d'un congé. Enfin, tous les ports de commerce situés directement sur le littoral ou dans la partie du cours des fleuves qui est en aval de la limite de l'inscription maritime figurent au nombre des ports maritimes officiellement classés, c'est-à dire pour l'entretien desquels un crédit est inscrit chaque année au budget du ministère des travaux publics (Circ. min. int., 15 mai 1884, prise en exécution de la loi du 5 avril 1884).

En somme, il semble que généralement en droit public

la partie des fleuves située dans les limites de l'inscription maritime soit considérée comme dépendante de la mer. Il ne faudrait pourtant pas se faire illusion à ce point de vue, car si on a admis la navigation aux embouchures des fleuves et rivières comme rentrant dans l'inscription maritime, c'est pour ne pas priver le département de la marine, des inscrits fluviaux qui fournissent d'excellents marins et présentent sur les autres cet avantage appréciable qu'on est sûr de les trouver le jour où on veut les lever. Ces raisons montrent bien que la définition de la navigation maritime de la loi de 1896 n'est donnée qu'en ce qui concerne l'inscription maritime. L'argument tiré du décret de 1852 sur le *rôle d'équipage* est lié au sort du précédent, car le rôle est destiné à assurer l'exécution des lois sur le recrutement des équipages de la flotte ; la pêche maritime ne peut pas être plus valablement invoquée puisqu'elle n'est qu'une compensation aux charges de l'inscription. Reste donc le congé ; mais les limites dans lesquelles il est exigé ne peuvent pas non plus permettre de définir la nature de la navigation puisque la loi qui l'établit décide qu'il est obligatoire même à la *navigation intérieure des rivières*, c'est-à-dire à la navigation dans la partie des rivières qui est sous l'inscription de la douane.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que c'est aux premiers obstacles que rencontre la navigation maritime à vapeur qu'est fixée la limite d'application des règlements de police la régissant. Dans toute cette zone la navigation se pratique comme sur mer, selon les mêmes principes et avec les mêmes précautions ; il semble bien que ce soit là un signe caractéristique de sa nature. Or si ces obstacles sont fréquemment en aval de la

limite de l'inscription maritime, il n'en est pas toujours ainsi et la solution qui consisterait à reculer jusqu'à cet endroit la limite de la navigation fluviale pourrait être plus en harmonie avec les faits. Cependant, ce système lui-même serait défectueux, comme tous les autres il serait entaché d'arbitraire, il risquerait de faire attribuer à une navigation une qualification qui n'est pas la sienne et cela uniquement parce que, pour des raisons pratiques, elle est obligée de se conformer à des prescriptions différentes de celles qui lui sont ordinairement applicables. Et cette critique s'adresse à toutes les autres délimitations dont nous avons parlé jusqu'alors, car, ainsi qu'on a pu le constater, nous avons essayé de trouver les limites jusqu'auxquelles la navigation maritime peut atteindre, mais il faut aussi envisager l'hypothèse inverse, celle de la zone dans laquelle la batellerie fluviale pénètre et dans le dernier système dont nous avons parlé cette batellerie est obligée de se conformer aux règlements de police de la navigation maritime : en d'autres termes, les deux navigations se font dans les mêmes eaux sur une distance plus ou moins grande et ce n'est que par des raisons de nécessité qu'on a été obligé de leur appliquer les mêmes règlements.

N'ayant donc rien trouvé qui nous satisfasse jusqu'alors, demandons à l'administration financière ce qu'elle considère au point de vue des droits à percevoir, comme voyage maritime ou comme voyage fluvial : une loi du 9 vendémiaire an VI frappe, avons-nous dit dans notre première partie, le prix des places de voitures de terre et d'eau de l'impôt dit « du dixième », or, cette taxe ne pèse que sur la navigation intérieure. Les transports par mer en sont affranchis

alors même qu'ils se feraient exclusivement dans une rade entièrement distincte de la mer (Cass. crim., 29 mars 1890) ou que le point extrême serait un port maritime intérieur, à condition toutefois que le navire ne fasse pas d'escales dans la partie fluviale de son voyage.

Il a été jugé que devait être considérée comme fluviale la navigation reliant deux points d'un fleuve, fût-ce dans les limites de l'inscription maritime, même si le point terminus était en aval de la limite du domaine fluvial. La navigation de Nantes à Saint-Nazaire, par exemple, a été réputée comme constituant dans toute son étendue, au point de vue fiscal, une navigation intérieure (1).

La nécessité pour les navires de mer d'être munis d'un acte de francisation relève encore du droit public. Nous nous sommes expliqué dans notre première partie sur l'utilité de cette pièce ; ajoutons que l'administration financière est également intéressée à ce que les navires auxquels la loi impose d'en être pourvus n'éludent pas cette obligation, car la délivrance de tout acte de francisation donne lieu à la perception de droits assez importants. Quels sont donc exactement les bâtiments astreints à cette formalité ? En principe l'acte de francisation est exigé pour tous les bâtiments et embarcations qui vont en mer, mais pour eux seuls (Décr. 27 vendémiaire an II, art. 22 ; Réglém. gén., 1866, art. 45). Remarquons, il est vrai, que le décret de l'an II imposait cette obligation à tous les bâtiments français sans distinction, mais des décisions postérieures de l'administration en ont exempté

(1) Cass., 11 fév. 1887, S. 87.1.240, P. 87.1.561, D. 87.1.459 ; Rennes, 18 fév. 1886, S. 86.2.85, P. 86.466 ; Angers, 26 janvier 1888, S. 88.2.118, P. 88.1.693, D. 88.5.542 ; Montpellier, 12 février 1891, D. 93.2.94.

les navires affectés à la navigation fluviale. Sont donc dispensés de la francisation, les embarcations de tout tonnage qui naviguent dans les rivières, en deçà du dernier port situé à l'embouchure et sans prendre la mer (Régl. 7 nov. 1866, art. 151).

Pour en finir avec toutes ces questions, il ne nous reste plus qu'à parler de la douane. Il semble que l'argument qu'on pourrait tirer de ce qu'un transport est fait dans les limites de la douane puisse le caractériser ; on oppose fréquemment à l'expression de « navigation maritime » celle de « navigation intérieure ». Il ne faudrait pas prendre ces dénominations à la lettre, car sur la rive du fleuve dans la zone maritime, les bureaux de la douane sont échelonnés parfois sur une longue distance et pourtant la navigation reste bien intérieure pour tous les bâtiments de rivière qui descendent dans cette partie surveillée par la douane et réciproquement les navires de mer peuvent y circuler librement tant qu'ils ne sont pas parvenus au point où se trouve le dernier bureau.

Et cependant, il y a quelque apparence de réalité à adopter cette limite pour la navigation maritime « en principe, les transports par mer ne devant pas aller au delà du dernier bureau de douanes situé sur les fleuves ou rivières navigables » (1). Il est pourtant à remarquer qu'une exception importante a été faite pour la navigation de la Seine dont la profondeur d'eau permet à de véritables bâtiments de mer de remonter jusque Paris (Régl. 10 janv. 1856).

Mais les précautions que l'administration de la douane prend pour éviter les fraudes donnent à cette navigation

(1) Béquet, *Rép. de dr. adm.*, t. XIII, Douanes, n° 470, p. 14.

un caractère qui ne permet pas de la rapprocher de la navigation intérieure. Ces transports directs par la Seine ne constituent tout d'abord pas un droit pour les Compagnies qui les font, ce n'est qu'une simple faveur que l'administration des douanes leur accorde et elle peut la leur retirer le cas échéant. De plus, les navires doivent être conditionnés de telle sorte que les agents des douanes puissent s'assurer qu'aucune distraction de marchandises ne soit possible.

Ceci nous amène à parler d'une question toute connexe. Les transports internationaux par fleuves et canaux sont, au point de vue douanier, soumis aux mêmes règles que les transports terrestres et ces règles sont totalement différentes de celles qu'on applique au trafic extérieur par mer. Or, sans parler des inconvénients pratiques qui peuvent résulter de l'assimilation en pareille matière des transports fluviaux aux transports par voies de terre, nous voudrions faire remarquer l'anomalie que présente une telle façon de procéder : la batellerie, quant aux moyens de transports et aux conditions dans lesquelles ils s'effectuent, se rapproche beaucoup plus de la navigation maritime que du roulage : « Sans doute, dit M. Béquet, le bateau de rivière pénètre en France avec son chargement comme la charrette ou le wagon, tandis que la marchandise importée par un bâtiment de mer n'y pénètre qu'après en avoir quitté le bord ; mais cela ne suffit pas à établir une analogie de fait entre les transports par canaux ou rivières navigables et les transports par voie de terre. Les premiers se distinguent des seconds non seulement par la capacité des véhicules et l'impossibilité de les soumettre complètement à l'examen extérieur du service des douanes, mais aussi par une certaine fixité des itinéraires

qui lèverait bien des obstacles à la réglementation et à la surveillance » (1).

Cette observation nous paraît tout à fait fondée et peut-être est-il d'autres points de vue sous lesquels le même raisonnement pourrait être tenu. Rappelons-nous en effet que, en maintes occasions, il est des auteurs qui, reconnaissant l'utilité que présenterait l'application de certaines règles de droit maritime aux transports fluviaux, n'ont pas hésité à soutenir que les articles du Livre II du Code de commerce ou tout au moins certains d'entre eux pouvaient être étendus à la navigation fluviale. Cette théorie, que nous avons exposée dans notre première partie, n'a prévalu ni dans la doctrine, ni dans la jurisprudence, il n'en reste pas moins que si elle est juridique, elle répond mieux aux besoins que celle qui assimile les transports fluviaux aux transports terrestres ; car enfin si le rapprochement dans ce dernier système s'explique par le trait commun que ce sont tous des transports intérieurs, l'analogie entre la batellerie et la navigation maritime, reposant sur ce fait que toutes deux constituent des transports par eau, paraît avoir plus d'importance.

SECTION III. — La mer et le fleuve en droit international public.

L'exposé que nous avons fait dans les deux sections précédentes serait incomplet si nous n'ajoutions pas des indications sur la façon dont, en droit international public, la distinction est conçue. Nous pourrions à ce propos donner quelques explications complémentaires de

(1) Béquet, *Rép. de dr. adm.* t. XIII, Douanes, n° 792, p. 68.

celles que contient notre première partie à ce sujet et qui ne pouvaient prendre place qu'ici parce qu'elles sont singulièrement éclairées par les détails qui précèdent.

Nous distinguerons encore les fleuves nationaux des fleuves internationaux. Nous avons dit à propos de ces derniers que le principe de la libre navigation, en outre des considérations philanthropiques ou humanitaires, avait été basé sur cette conception que les fleuves, en se confondant avec la mer, doivent être considérés comme ses accessoires, ses prolongements et par suite soumis au même régime de liberté qu'elle. Cette thèse, qui est fondée sur des vues très larges, aboutirait, comme on le voit, si on l'adoptait en droit privé, à étendre toutes les dispositions du Livre II du Code de commerce à la navigation fluviale. Laissant là ce côté de la question, il est intéressant de remarquer que, en droit romain, les fleuves et rivières étaient librement ouverts à la navigation ; leur usage relevait du droit naturel (1) : « *Et quidem naturali jura communia sunt omnium haec : aer et aqua profluens et mare et per hoc littora maris... Flumina autem omnia et portus publica sunt... Riparum quoque usus publicus est juris gentium, sicut ipsius fluminis. Itaque navem adeas appellare... sicuti per ipsum flumen navigare* » (Justin. *Instit.*, liber II, 1. *De rerum divisione*, §§ 1, 2, 4. — C. pr. L. 5 in. pr. *D. eod.*). Il n'y avait dans ces conditions pas lieu de chercher à délimiter les deux éléments au point de vue de la navigation.

L'irruption des barbares eut pour effet, ainsi que nous l'avons déjà dit, « de faire disparaître peu à peu

(1) Engelhardt, *Du régime conventionnel des fleuves internationaux* (Paris, 1879), p. 1.

les derniers vestiges de l'activité qui régnait sur la plupart des grands fleuves de l'occident » (1).

Lorsque, sous la féodalité, les cours d'eau eurent passé du domaine public dans le domaine privé du souverain ou des grands seigneurs, les règles romaines cessèrent de leur être appliquées ; il fallut arriver à la Révolution pour voir proclamer à nouveau la liberté de la navigation des fleuves. Le principe posé solennellement dans le traité de Paris du 30 mai 1814 et dans l'acte du Congrès de Vienne de 1815 devait, dans son application aux différents fleuves internationaux, soulever des difficultés dont nous avons déjà signalé l'importance.

C'est lors des négociations relatives au règlement définitif de la navigation du Rhin en 1819 que les premières contestations s'élevèrent et bientôt prirent un caractère d'inquiétante gravité. Il s'agissait d'interpréter les dispositions mêmes des actes de Paris et de Vienne qui établissaient le principe de la liberté : en vertu de ces articles, les cours d'eau internationaux étaient déclarés libres « du point où ils deviennent navigables jusqu'à la mer ».

Le gouvernement néerlandais voulait soustraire les embouchures du Rhin à l'administration fluviale proprement dite et prétendait que les termes « jusqu'à la mer » n'étaient pas synonymes de « jusque dans la mer » et que, en conséquence, la région maritime des embouchures « dont l'empire, d'après le droit des gens, appartenait incontestablement aux Pays-Bas », ne devait pas être assimilée au fleuve lui-même. On argumentait encore en ce sens de ce que l'article 3 de l'acte de 1815 stipulait que le

(1) Engelhardt, *op. cit.*, p. 9.

tarif à percevoir pour le Rhin pourrait être appliqué à la section qui s'étend de la frontière hollandaise *aux embouchures* ; or, affirmait-on, si les signataires du traité de 1815 avaient entendu appliquer le régime conventionnel aux eaux maritimes auxquelles se mêle le Rhin, ils n'auraient pas ainsi délimité la région « conventionnelle » à l'endroit où « la voie internationale débouche dans la mer ».

Nous ne pouvons pas retracer les différentes phases de cette longue controverse, il nous suffira de dire que la question ne fut définitivement résolue qu'en 1868 par la convention de Manheim dans le sens que « jusqu'à la mer » signifiait « jusqu'à la pleine mer ». La plupart des auteurs se prononcent également dans le même sens : « Le cours d'un fleuve s'étend, dit Heffter, jusqu'aux parties extrêmes des rivages où ses eaux quittent le territoire, fussent-elles se confondre déjà d'avance avec celles de la mer, dans un bassin plus vaste que celui qui est propre à la nature du fleuve » (1). C'est, remarquons-le en passant, une application de la théorie de la continuité des côtes.

Nous avons exposé dans notre première partie, l'interprétation restrictive que les Etats riverains du Rhin prétendaient également donner à l'article 109 de l'acte de 1815 pour exclure de ce fleuve les pavillons étrangers. La convention de Manheim se prononça aussi sur ce point en affirmant énergiquement le principe de liberté : « La navigation du Rhin et de ses embouchures, dit l'article 1^{er}, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant, soit en remontant, sera libre aux navires de

(1) Heffter, *Droit international d'Europe*, p. 154.

toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation. Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin » (1).

Malheureusement, les articles 15 et 22 de la même convention imposent, à ceux qui veulent fréquenter le fleuve, de telles conditions qu'en fait la navigation n'en est possible qu'aux riverains. Il faut, en particulier, pour obtenir le droit de conduire un bateau sur le Rhin, avoir pratiqué cette navigation pendant un temps déterminé et avoir reçu de l'Etat riverain où le batelier est domicilié une patente spéciale ; il faut de plus qu'avant d'entreprendre son voyage, le propriétaire ou le capitaine se munisse d'un certificat délivré par une autorité riveraine après visite et attestant que le navire a la solidité et le gréement nécessaires ; cette visite qui a lieu aux frais du batelier, pourra en outre être ordonnée toutes les fois que l'Etat riverain le jugera bon.

La controverse, dont nous avons rapporté ci-dessus les principaux points, au sujet de l'interprétation des termes « jusqu'à la mer » avait été résolue beaucoup plus tôt à propos du Wésér et de l'Elbe par les Etats limitrophes de ces deux fleuves ; on avait décidé que le régime fluvial s'étendait jusqu'en pleine mer « bis in die offene See ».

C'est la même disposition que devaient adopter les Etats riverains du Danube. Même dans l'acte public

(1) De Clercq, X, p. 170.

signé à Galatz le 2 novembre 1865, la Commission européenne décidait que la compétence des autorités fluviales s'exercerait sur les eaux de la mer dans un rayon de deux milles nautiques à partir du musoir de la digue nord de *Soulina*.

Enfin, aux termes de l'acte de navigation du 7 novembre 1857 approuvé définitivement en 1866, « l'exercice de la navigation de la pleine mer vers chacun des ports du fleuve et de chacun de ces ports vers la pleine mer sera libre pour les bâtiments de toutes les nations ». Le même acte ne réserve aux riverains que la navigation fluviale proprement dite, c'est-à-dire celle qui se fait « entre ports du fleuve sans entrer en mer ». C'est en définitive une solution assez semblable à celle qu'a adoptée chez nous l'administration financière pour décider, au sujet de l'impôt du dixième, du caractère que devait présenter une navigation pour le supporter ou pour en être exempté.

Somme toute, le cabotage est libre pour les bâtiments de mer de toutes les nations sur une partie de la région inférieure des fleuves conventionnels. « Le parcours ainsi abandonné à l'exploitation de tous est ordinairement limité par un port plus ou moins important où s'opère le contact de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Cette sorte de frontière, là où elle ne peut être franchie en vertu des règlements existants, devrait disparaître de manière que les bâtiments de mer ne fussent désormais arrêtés dans leur marche ascendante que par l'insuffisance des eaux (1). »

Telle est la conclusion de M. Engelhardt et elle est le

(1) Engelhardt, *op. cit.*, p. 405.

reflet de la tendance actuelle de toute la doctrine en pareille matière.

Occupons-nous maintenant des *fleuves nationaux*. Le fleuve est alors la propriété de l'Etat sur le territoire duquel il coule et on décide que cet Etat, en droit strict, peut en interdire l'entrée aux navires étrangers ou en réglementer la navigation, et on appuie principalement cette solution sur la nécessité de garantir l'intégrité et la sûreté du territoire. Nous ne nions pas la valeur de cette raison, mais peut-être en tire-t-on des conséquences trop absolues. Tout d'abord, si on admet la théorie que nous avons rappelée à propos des fleuves internationaux, savoir que les cours d'eau ne sont que des accessoires de la mer, ses prolongements dans les terres, le même argument est valable pour les fleuves qui n'appartiennent qu'à une seule puissance. Mais ce point de vue n'étant pas admis de tous, nous le laisserons de côté. Quant à la raison de sûreté qu'on invoque, elle ne nous paraît pas décisive ; ne reconnaît-on pas, en effet, à chaque Etat le droit d'interdire et de réglementer comme il l'entend l'accès de la mer territoriale, mais sa sûreté n'est pas compromise parce qu'il n'use pas de son droit strict et qu'il ouvre ses ports à tous les navires de commerce étrangers, bien au contraire, c'est une source de profits, un élément de prospérité que d'avoir des rades fréquentées par les flottes de toutes les parties du monde. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les fleuves nationaux ? Pourquoi ne seraient-ils pas assimilés à la mer territoriale ? Au lieu d'en prohiber l'entrée, il suffirait d'en réglementer la navigation. Nous reprendrons du reste encore à ce propos la critique que nous avons adressée à toute délimitation basée sur la continuité du rivage :

lorsque des ports sont situés au fond d'un golfe étroit ou d'un goulet dans lequel ne se jette aucun cours d'eau, on ne renonce pas à y laisser accéder, pour cela, les navires étrangers sous prétexte de sécurité ; il en est exactement de même pour les ports situés sur les fleuves, ils peuvent être considérés comme échelonnés sur les bords d'un golfe plus profond. Poussant même cette idée jusqu'à ses extrêmes conséquences, peut-on valablement soutenir que l'intégrité du territoire serait sérieusement menacée par la présence de navires de commerce au sein des terres ? Il serait des plus faciles, en cas de surprise, avec les moyens de destruction dont on dispose aujourd'hui, de les réduire rapidement à l'impuissance. La seule raison valable qui subsiste est qu'une telle pénétration nécessiterait une organisation douanière plus étendue ; et encore cet argument n'est pas sans réplique, puisque la difficulté a dû être surmontée par les Etats que traversent des fleuves internationaux. C'est aussi l'opinion dominante de la doctrine actuelle qui estime désirable de voir tous les fleuves, même nationaux, librement ouverts à la navigation. Mais tout ceci n'est que de la théorie ; en pratique, la règle contraire est partout appliquée et, en conséquence, il ne nous reste plus qu'à dire quelle est, en principe, la limite jusqu'à laquelle les navires étrangers peuvent remonter l'estuaire des fleuves. Il faut, en effet, constater que sur tous les cours d'eau de quelque importance les Etats n'ont pas hésité à admettre les navires étrangers dans une certaine zone. Il n'est pas possible, disons-le tout de suite, de déterminer, *a priori*, les limites de cette zone. Chaque puissance la fixe souverainement. Tout ce que nous pouvons dire d'une façon générale, c'est que d'ordinaire tous

les ports situés en aval du dernier bureau de la douane peuvent recevoir la visite des navires étrangers.

Nous avons par là fini cette minutieuse étude des délimitations de la mer et des fleuves que l'on peut concevoir ou que l'on admet en pratique, il nous reste à rechercher s'il en est une qui ait eu la préférence sur les autres et en tous cas le rôle que joue la limite adoptée. Cette question va faire l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE II

LES SYSTÈMES.

Beaucoup d'auteurs et de nombreux arrêts de jurisprudence ont décidé que la qualification à donner à une navigation dépendait de « la *nature* » de cette navigation, de « l'affectation réelle que recevait le bâtiment ».

« A mes yeux, dit M. Dufour, c'est la nature de la navigation qui constitue le meilleur élément de distinction, parce qu'il est le plus apparent pour les tiers. Ainsi, tous les bateaux qui naviguent sur les *rivières* et canaux de l'intérieur sont des bâtiments de rivière. Tous ceux au contraire qui *vont en mer* sont des bâtiments de mer. C'était la distinction admise par le parlement de Normandie. Les navires, dit Bérault, se décrètent devant les juges de l'amirauté. Quant aux bateaux qui vont seulement sur la *rivière et non sur la mer*, ils se décrètent à Rouen en la juridiction du vicomte de l'eau (1). »

MM. Lyon-Caen et Renault se prononcent également en ce sens : « Il y a lieu, disent-ils, de considérer la navigation à laquelle se livre un bâtiment ; il est un bâtiment de mer ou non, selon qu'il fait la navigation maritime ou la navigation fluviale » (2).

La jurisprudence qui adopte cette doctrine est des plus touffue, nous aurons fréquemment l'occasion, au

(1) Dufour, *Dr. marit.*, t. I, n° 56, p. 124.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de Dr. commercial*, t. V, n° 89.

cours des explications qui vont suivre, de la commenter et de la discuter.

Reste à savoir quelles conditions détermineront la nature de la navigation ; on peut, effectivement, concevoir deux interprétations différentes, l'une basée sur les procédés de la navigation, tandis que l'autre le serait sur les lieux fréquentés par les navires. C'est surtout à cette dernière acception qu'il faut s'attacher dans la théorie que nous exposons, les expressions dont s'est servi M. Dufour ne laissent du reste aucun doute à ce sujet.

D'après cette doctrine, le droit maritime sera applicable toutes les fois qu'un bâtiment navigue en mer ou y a navigué dans certaines conditions. Il a donc fallu dégager ce que l'on entendait par « la mer », or, nous avons montré dans le chapitre précédent combien il était difficile de déterminer les limites convenant en notre matière ; nous voudrions exposer dans ce chapitre quelles solutions ont été adoptées par les auteurs et la jurisprudence et comment la nature de la navigation est fixée en raison de ces limites : ces deux points de vue occuperont chacun une section.

SECTION I. — La mer d'après la doctrine et la jurisprudence.

Pour dégager la notion de mer, d'après les auteurs et la jurisprudence, le meilleur moyen nous paraît être de procéder par éliminations, c'est-à-dire d'indiquer d'abord les définitions qui ne sont pas admises.

Il faut reconnaître en premier lieu, qu'on est à peu près d'accord pour ne pas tenir compte de la définition de la navigation maritime donnée par le décret de 1852

sur le rôle d'équipage et par la loi de 1896 sur l'inscription maritime. Ces textes visent en effet un but tout spécial qui ne permet pas de leur donner une portée générale. C'est précisément ce qu'a fait nettement ressortir un arrêt de la Cour de Bordeaux dont nous détachons l'attendu suivant : « Attendu, dit cet arrêt, qu'il importe peu que ces deux gabares naviguent sur la Charente dans les limites de l'inscription maritime et pratiquent ainsi une navigation dite maritime par le décret du 19 mars 1852, qu'elles doivent être munies d'un rôle d'équipage, d'un congé ou d'un certificat de jaugeage, qu'elles soient inscrites au quartier maritime de Saintes dépendant de la direction de la Rochelle ; que ces prescriptions purement administratives, destinées à assurer au pays un personnel expérimenté et toujours disponible pour la composition de son armée de mer, ou une perception régulière d'impôt, ne sauraient servir à interpréter les dispositions de l'article 196 conçues dans un tout autre esprit et appartenant à un ordre d'idées entièrement différent... » (1).

Il est pourtant intéressant de constater que les tribunaux n'ont pas toujours été aussi affirmatifs, nous citerons par exemple un jugement du tribunal d'Angoulême : « Attendu, dit ce jugement, que la gabare l'*Alexandre* a été déclarée au bureau de l'inscription maritime de Saintes ; qu'elle a toujours été considérée comme un bâtiment de mer ; qu'elle ne s'est pas toujours tenue en rivière, mais qu'elle a aussi navigué dans les eaux de Saintes, de Charente et de la Rochelle, même en mer ; que ce bâtiment est donc réellement un bâtiment de mer

(1) Bordeaux, arrêt 5 juill. 1870, S. 70.2. 327, P. 70.4.190, D.71. 2.138.

dans le sens de la loi commerciale. » Les motifs de ce jugement du 9 janvier 1869 ont été adoptés par la Cour de Bordeaux dans un arrêt du 23 août 1869 (*Journal des arrêts* de cette Cour, année 1869, p. 448). Cette variation de jurisprudence pour la même Cour, au sujet de la même rivière et de bâtiments analogues et surtout dans un aussi bref délai, est intéressante à signaler.

Aujourd'hui, l'accord est fait, on ne s'attache plus aux définitions du décret de 1852, ni à celles de la loi sur l'inscription maritime et les arguments invoqués en ce sens s'appliquent également aux dispositions relatives à la pêche maritime et aux limites du domaine public. La même opinion est affirmée par les auteurs, notamment MM. Lyon-Caen et Renault (*Tr. de dr. com.*, t. V, n^{os} 90 et 329), Desjardins (*Tr. de dr. marit.*, t. I, n^o 35, p. 80), De Valroger (*Droit marit.*, t. I, n^o 9, p. 86), Blondel (note sous Cass., 22 janv. 1896, S. 97. I. 81). Cresp et Laurin (*Cours de dr. marit.*, p. 51, note).

Il y a des divergences parmi les auteurs quant à la limite qu'il convient d'adopter. MM. Lyon-Caen et Renault estiment « tout naturel de considérer où se trouvent les *grands ponts fixes* auxquels s'arrête en fait la navigation maritime » (1).

Cette conception procède de l'idée d'obstacle; mais il faut remarquer que les grands ponts pouvaient être considérés avec une certitude relative comme marquant le terme de la navigation maritime tant que celle-ci se faisait à voiles : la mâture, en effet, était toujours trop élevée pour permettre de franchir ces obstacles. Or, si MM. Lyon-Caen et Renault trouvent dans le *Bulletin du ministère*

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. comm.*, t. V, n^o 90 ; Lyon-Caen, note sous Cass., 28 fév. 1900, S. 1900. I. 209.

des Travaux publics de 1882 (p. 384 et 385) un argument en ce sens, il faut ne pas oublier le développement qu'a pris la navigation à vapeur depuis cette date. Aujourd'hui, les ponts ne s'opposent plus aussi certainement au passage des navires de mer, d'autant moins que la mâture qui garnit les bâtiments à vapeur est mobile et peut s'abattre à volonté ; la meilleure preuve en est dans les navires qui parviennent jusqu'au port St-Nicolas à Paris après avoir cependant franchi plusieurs ponts. Nous préférierions donc dans cet ordre d'idées ne pas spécifier la nature de l'obstacle. Ceci, nous amène à une autre critique que M. Blondel adresse à cette théorie : « Mais si ces grands ponts fixes n'existent pas partout, dit-il, si même là où ils existent, un bâtiment fait exclusivement la navigation, le transport des voyageurs, par exemple, à partir du pont jusqu'au point du rivage situé, nous le supposons, presque à l'embouchure du fleuve, faudra-t-il sans plus ample examen considérer cette navigation comme maritime » (1) ?

Cette observation a une portée sérieuse, car l'obstacle, quel qu'il soit, auquel on entend limiter la navigation maritime peut se trouver extrêmement loin de la mer. Aussi, M. Blondel ajoute qu'il faut, pour dire si une navigation est maritime, qu'elle soit pratiquée tout au moins dans la partie des fleuves où la largeur du lit, les risques qu'on y court aient le caractère de la navigation maritime. Mais le criterium de distinction auquel s'attache cet auteur ne nous paraît pas encore à l'abri de toute critique. M. Blondel se rallie en effet à l'avis de MM. Cresp et Laurin pour qui, doit être considéré comme bâtiment de

(1) Blondel, sous Cass., 22 juillet 1896, S. 97. I. 81-83.

rivière « tout bateau qui, quel que soit son mode de construction ou son tonnage, est uniquement destiné à naviguer sur les eaux intérieures, *en deça du dernier bureau de la douane* » (1). On déciderait alors par *a contrario* que la navigation maritime est celle qui se pratique jusqu'au même bureau de douane. Mais nous adresserons à ce système le reproche d'être tout à fait arbitraire, car rien ne prouve que la navigation coure jusqu'à ce point les mêmes risques que lorsqu'elle est en mer, de plus, la douane n'est qu'une limite administrative que, dans certains cas, les navires de mer peuvent franchir; sous ce rapport, cette limite mérite une partie des critiques que l'on adresse aux autres limites administratives; M. Blondel n'a pas non plus méconnu les inconvénients de ce système, car il disait également: « A vrai dire, toutes ces formules nous paraissent étroites et nous aimerions mieux dire qu'il faut considérer comme une navigation maritime celle qui comporte tout ou partie des dangers et des risques de la mer et par cela même des mesures prises pour les prévenir. » C'était reconnaître qu'il est impossible de poser une règle générale permettant de déterminer les limites de la navigation maritime au point de vue qui nous occupe.

D'autres auteurs s'attachant à la même idée qu'exprimait M. Blondel, à savoir que la navigation doit, pour être maritime, présenter des risques analogues à celle qui a lieu au large, ont abouti à attribuer à la notion de « mer » un sens très restreint. Selon eux, il faut que le bâtiment « accomplisse une véritable navigation » comme dit M. Laurin (2), qu'il fasse « véritablement un service

(1) Cresp et Laurin, *Cours de dr. marit.*, t. I, p. 52.

(2) Cresp et Laurin, *op. cit.*, t. I, p. 53.

de mer » pour reprendre l'expression de M. de Valroger (1). Cette façon d'envisager les choses conduit à éliminer du champ d'application du Livre II du Code de commerce les petits bateaux qui ne fréquentent que les eaux du port et de la rade. La question a été soulevée à plusieurs reprises et on a longuement discuté sur la qualité qu'on devait reconnaître aux bateaux de pêche ne s'éloignant jamais beaucoup de la côte, aux remorqueurs attachés au service d'un port et aux bateaux de plaisance. Il s'agissait en particulier de décider si le privilège établi par l'article 190 du Code de commerce s'appliquerait à ces bateaux. La chose ainsi présentée pouvait être tranchée en tenant compte de deux observations différentes : l'une relative au bâtiment considéré en lui-même, l'autre à la zone dans laquelle il évolue. Nous n'examinerons ici que cette dernière face du problème. Voici en quels termes M. Bédarride se prononce : « C'est moins en réalité par la capacité que par la destination du bateau qu'on doit résoudre la question. Il est dans chaque port une foule de petits bateaux destinés à des promenades dans la rade ou à conduire des voyageurs à bord des navires en partance. Il en est d'autres dont l'objet exclusif est de faciliter l'embarquement ou le débarquement des marchandises. Les uns et les autres, utiles auxiliaires de la navigation, ne sont pas destinés à naviguer eux-mêmes et dès lors ne se trouvent pas compris dans la catégorie de ceux que désigne l'article 190 (2). » Cette thèse est ensuite appuyée sur une argumentation tirée de l'article 193 : ces navires, dit on, échappent au droit de suite parce qu'ils sont dans l'im-

(1) De Valroger, *op. cit.*, t. I, n° 9, p. 86.

(2) Bédarride, *Du commerce maritime*, t. I, n° 47, p. 73.

possibilité de purger ce droit par le voyage en mer dont parle l'article 193 du Code de commerce. On a fini, mais pour d'autres raisons peut-être que nous verrons ultérieurement, par reconnaître que le droit maritime s'applique bien aux bateaux de pêche ; mais plusieurs auteurs continuent de le contester pour les remorqueurs attachés au service d'un port ou d'une rade, ainsi que pour les chalands et bateaux de promenade. En ce sens, se prononcent M. Alauzet dans son *Code de commerce* (t. V, n° 1626) et particulièrement M. Laurin qui déclare que ces mêmes embarcations doivent être écartées de l'application de l'article 190 : « Nous croyons même, ajoute cet auteur, qu'en ce qui concerne la question de privilège, l'exclusion devrait être étendue à tous les bâtiments d'une importance plus considérable s'ils se trouvaient dans le même cas, car il répugnerait alors aux principes tels qu'ils sont établis et réglementés par les articles 191, 193 et 194. Exemple, les remorqueurs qui se bornent à faire le service du port auquel ils sont attachés. Mais à l'inverse elle devrait être restreinte, même en ce qui concerne les petites embarcations accomplissant une véritable navigation (1). »

En somme, d'après cette doctrine, pour qu'un bâtiment soit réputé effectuer une navigation maritime, il faut qu'il aille dans la *mer proprement dite*. C'est de la même façon qu'il faut interpréter les explications de M. Dufour lorsqu'il posait la question suivante : « Le navire a-t-il été en mer ? »

Les arrêts de jurisprudence qui adoptent ce principe sont nombreux, mais comme nous aurons à les étudier

(1) Cresp et Laurin, *op. cit.*, t. I, p. 53.

dans la deuxième section de ce chapitre, nous renvoyons nos explications à leur sujet à cette partie de notre travail.

Cherchons maintenant à apprécier toutes les théories que nous venons de citer. La première chose qui se dégage de cet exposé, c'est qu'il est extrêmement difficile de trouver une limite rationnelle de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Si on s'attache aux limites extrêmes qui ont été proposées, on restreint arbitrairement le domaine d'une navigation au détriment de l'autre : cela tient à ce qu'elles se pénètrent et existent simultanément sur des espaces parfois très étendus. Si, au contraire, on adopte une limite moyenne, elle ne peut être qu'arbitraire et rarement conforme à la réalité. En outre de la difficulté que présente le choix d'une limite, une critique plus grave s'adresse aux systèmes qui font dépendre la nature de la navigation des lieux que les navires ont fréquentés. Il semble, en effet, qu'un navire, qui voyage uniquement ou principalement dans la zone maritime déterminée par les limites qu'on a adoptées, doive être régi par le droit maritime, il n'en est pourtant pas toujours ainsi car, M. Laurin, après avoir admis comme limite de la navigation maritime le dernier bureau de douane, refuse d'appliquer les règles du droit maritime aux bateaux qui ne fréquentent que le port et la rade. Il y a là une sorte de contradiction que M. Blondel, dans la note que nous avons déjà citée, avait bien aperçue lorsqu'il posait cette question : « Tous les bâtiments propres à une navigation maritime et qui prennent la mer, doivent-ils à tous points de vue être considérés comme des bâtiments de mer ? » Et M. Blondel tranchait dans le sens négatif.

Il résulte notamment de cette observation que si, après avoir délimité d'une façon quelconque la navigation maritime, les lieux ainsi définis ne permettent pas de caractériser avec certitude la nature de la navigation qui s'y pratique uniquement ou principalement, on est amené à se demander à quoi sert la délimitation elle-même ? Voilà, nous semble-t-il, pourquoi M. Blondel conclut que la distinction de la navigation fluviatile et de la navigation maritime n'est en réalité qu'une question de fait. Quant à nous, nous pensons que le défaut de ces systèmes est de trop faire dépendre la nature de la navigation de l'élément dans lequel elle est pratiquée. Néanmoins, supposant qu'on soit arrivé à se mettre d'accord sur la définition de la mer et du fleuve, nous devons voir de quelle façon on déterminera, d'après ces données, la nature de la navigation.

SECTION II. — **Systèmes de détermination de la nature de la navigation.**

Il ressort de toutes nos explications, qu'il n'y a pas de limite tranchée séparant en toutes circonstances la navigation maritime de la navigation fluviale, mais qu'au contraire il y a un empiètement réciproque de l'une sur le domaine de l'autre et que par suite lorsqu'on définit chacun de ces domaines on dit que dans l'un la navigation est en principe sous l'empire du droit maritime et que dans l'autre elle relève du droit commun. Mais quelle va être la situation du bâtiment qui franchit la frontière de ces deux domaines, ainsi que cela arrive fréquemment ? Le transport, par exemple, va-t-il tout à coup être régi

par d'autres lois que celles sous lesquelles le voyage avait été commencé ? Le fait d'avoir quitté la mer et d'avoir pénétré dans le fleuve va-t-il faire que le navire et la cargaison relèveront pour le reste du chemin à parcourir du droit interne ?

La thèse en a été soutenue et notamment un arrêt de la Cour de Bruxelles du 3 avril 1879 s'était prononcé en ce sens : il s'agissait d'un abordage, or la Cour décida que la règle applicable dépendait du *lieu* où l'abordage s'était produit (1).

Hâtons-nous de dire que cette interprétation est tout à fait exceptionnelle et la Cour de Bruxelles, depuis, s'est prononcée en sens contraire. On reconnaît aujourd'hui que lorsqu'à la suite d'un voyage maritime, un navire remonte un fleuve sur un parcours plus ou moins long, la nature de la navigation ne change pas, elle reste maritime jusqu'au bout : le chemin parcouru sur le fleuve est, dit-on, accessoire du voyage maritime, il en est le prolongement et, par suite, soumis aux mêmes lois (2).

Mais il y a une autre hypothèse : celle de navires qui pratiquent une navigation mixte, c'est-à-dire sur les deux éléments à la fois ; lequel des deux, dans ce cas, déterminera la nature de la navigation ?

Lorsqu'un bâtiment ne navigue que sur les rivières et n'a jamais pris la mer, la jurisprudence décide qu'il effectue une navigation intérieure. Généralement, même, il faut reconnaître que les tribunaux ont refusé d'admettre comme maritime la navigation dans la partie des fleuves qui est considérée comme une dépendance de la mer. C'est ainsi que dans une affaire soumise à la Cour de

(1) *Rev. Intern. de dr. marit.*, t. I, p. 544, observations.

(2) De Valroger, *Dr. marit.*, I, p. 75.

Bordeaux en 1870, les intéressés ayant invoqué, pour faire reconnaître le caractère de bâtiments de mer aux gabares *Aline* et *René*, « qu'ils remplissent les conditions nécessaires pour pouvoir tenir la mer et que leurs voyages s'effectuent soit en mer, pour aller à La Rochelle, soit dans les dépendances de la mer pour aller à Charente et à Rochefort », la Cour rejeta la prétention de ce chef par l'attendu suivant : « Attendu qu'il est justifié par des documents certains et non contestés que les gabares *Aline* et *René* n'ont jamais navigué en mer et qu'à aucune époque elles n'ont, en descendant la Charente, dépassé le port de Rochefort... » (Bordeaux, arrêt 5 juill. 1870, S. 70.2.327, D. 70.2.138, P. 70.1190). Tel est aussi l'avis de M. Laurin (1).

La Cour de cassation s'est également prononcée très nettement dans le même sens par un arrêt du 28 février 1900 (S. 1900.1.209, D. 1900.1.286). Il s'agissait d'un bâtiment de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine qui avait coulé dans le port de Saïgon : « Attendu... d'autre part, porte cet arrêt, que la navigation qu'effectuent ces bateaux entre Tay-Ninh et Saïgon en suivant d'abord le cours du grand Vaïco, puis celui du Loirap et en dernier lieu la rivière de Saïgon a lieu dans les eaux fluviales ; que par conséquent le voyage par suite duquel le *Francis Garnier* a coulé dans le port de Saïgon à son arrivée de Tay-Ninh le 31 juillet 1897 était un voyage fluvial. » Cette solution adoptée par la Cour de cassation est d'autant plus décisive que dans son pourvoi la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine soutenait que le paquebot en question « effectuait une

(1) Laurin, *Précis de Dr. marit.*, p. 4, n° 3, note 2.

navigation essentiellement maritime dans une partie maritime de l'un des fleuves de la Cochinchine ». Ajoutons que M. Lyon-Caen, qui a commenté cet arrêt dans une note insérée au Sirey, estime que la Cour commet une erreur en décidant que la navigation est fluviale parce qu'elle a lieu sur un fleuve, « cela ne saurait être décisif, dit M. Lyon-Caen, puisque incontestablement dans des portions parfois très étendues de certains fleuves la navigation est maritime ».

Rappelons à ce propos que cette critique est tout à fait fondée dans le système de MM. Lyon-Caen et Renault qui font remonter la navigation maritime jusqu'aux grands ponts.

Bref, quelque parti que l'on prenne sur le point où la navigation maritime s'arrête, une question plus délicate à trancher est de savoir quelle qualité on reconnaîtra à un bâtiment qui, après avoir quitté les eaux intérieures, pénètre dans la mer proprement dite. Plusieurs solutions peuvent être proposées: la première qui vient à l'esprit est de considérer toute la navigation comme fluviale si la distance parcourue en mer est faible comparativement à la partie du voyage faite à l'intérieur, l'une étant ainsi considérée comme le prolongement de l'autre. Cette base d'appréciation n'a pas paru décisive et on a très justement fait observer que pour un bâtiment, les dangers sont les mêmes quelle que soit la durée de son séjour en mer et que, si court que soit le voyage qu'il y fait, il lui faut remplir les mêmes conditions de solidité et prendre les mêmes précautions que s'il devait s'aventurer plus loin. Pour ces motifs, les auteurs et la jurisprudence ont généralement adopté un autre système: on considère que la nature de la navigation est déterminée par le genre de

voyages qu'il fait « habituellement » ou « le plus fréquemment ». Telle est, en particulier, la doctrine professée par MM. Lyon-Caen et Renault (1) et M. Laurin (2).

Une première conséquence résulte de cette règle, c'est qu'un bâtiment qui va exceptionnellement en mer n'effectue pas pour cela une navigation maritime. Le tribunal d'Anvers s'est prononcé en ce sens, le 22 janvier 1886 (*Rev. de dr. marit.*, I, p. 544) et le 14 juillet 1896 (même *Rev.*, XII, p. 527). Il a été également jugé que les chalands destinés à la navigation fluviale et qui doivent être conduits au Sénégal par des remorqueurs ne doivent pas être, pour cela, assimilés à des navires proprement dits et en particulier pas astreints à la visite de l'article 225 (Cass., 19 déc. 1883, S. 85.1.438, P. 85.1.1059, D. 84.1.362).

Nous ferons remarquer à ce propos que la longueur du voyage en mer ne doit pas modifier ces solutions. Il n'y a du reste aucun rapprochement à faire avec la définition du voyage en mer donnée par l'article 194 du Code de commerce.

A l'exemple que nous donnons ci-dessus, de chalands remorqués par mer jusqu'au Sénégal, on peut objecter que la décision de la Cour de cassation a pu être influencée par la nature même des bâtiments en litige ; des chalands, peut-on dire, ne sont pas aptes à faire une navigation, c'est ce que nous examinerons au titre II de cette étude. Mais au point de vue auquel nous nous plaçons uniquement ici, nous pouvons proposer un autre exemple qui est plus probant ; il nous est fourni par une affaire dans laquelle la Cour de Rennes a été appelée à

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, t. V, n° 89.

(2) Laurin, *Précis*, n° 3, note 2.

statuer le 4 janvier 1896. Il s'agissait de trois remorqueurs construits pour faire la traction sur rivières mais qui, cependant, étaient capables de tenir la mer. En fait, ces trois remorqueurs n'avaient été employés qu'à un service fluvial, mais l'une des parties au procès prétendait tirer argument de ce que la livraison des trois bâtiments avait été opérée du vendeur à l'acheteur par mer et qu'ils « ont effectué ainsi le trajet de Nantes à Rouen ». La Cour a décidé que ce fait n'avait eu pour but et pour objet que de les transmettre en la possession de l'acheteur afin que celui-ci pût les affecter à la destination en vue de laquelle ils avaient été acquis. Ce court voyage en mer ne modifiait donc pas la nature des bateaux (1).

Mais le critérium qu'on tire de l'emploi ordinaire et normal du navire ne permet pas de résoudre toutes les difficultés ; il faut, en effet, songer aux bâtiments qui sont affectés à un service mixte, c'est-à-dire qui voyagent à la fois sur mer et sur les fleuves. Quelle sera en pareille hypothèse la navigation considérée comme dominante, imposant son caractère à l'autre qui, elle, ne sera plus que l'accessoire ? « Ces deux navigations, dit M. Laurin, sont intimement liées et n'en font en quelque sorte plus qu'une (2). » Les auteurs et la jurisprudence sont d'avis que c'est alors la navigation maritime qui l'emporte et la raison en a déjà été donnée à un autre propos, c'est que les marins doivent présenter les mêmes qualités et sont exposés aux mêmes dangers que s'ils ne voyageaient que sur mer (3). M. Dufour ajoute même : « Dès là que le

(1) C. de Rennes, 19 juin 1896, *Rev. dr. marit.*, t. X, p. 141, S. 98.1.216.

(2) Cresp et Laurin, *op cit.*, I, p. 51, note 6.

(3) Laurin, *Précis*, p. 4, n° 3, note 2.

navire va en mer, il est bâtiment de mer. Les règles de la navigation maritime le suivent à l'intérieur depuis son chargement jusqu'à son déchargement » (1).

La Cour de Bordeaux a adopté ce système dans un arrêt du 23 février 1863 (J. M. 63.2.78). La question, qui s'était également posée en matière financière pour le parcours de Caen au Havre, fut tranchée dans le même sens et M. Beaussant, après avoir rapporté les péripéties des débats, ajoute : « Dans l'espèce jugée, le *Calvados* faisait sur mer les trois quarts de la route. Cette *circonstance nous paraît peu importante*, car quelque court que soit le trajet d'un navire sur mer, il faut une égale solidité de construction, un acte de francisation, un congé ; il lui faut obéir aux lois de douane, de marine et toutes autres absolument comme si le trajet devait être plus long. Le principal est donc toujours la navigation maritime (2). »

Revenons maintenant à la règle même adoptée par certains auteurs et en vertu de laquelle la nature de la navigation dépend de l'affectation habituelle du bâtiment.

Nous trouvons ce système défectueux, car pour qu'il y ait habitude, il faut que les faits soient répétés ; nous estimons que qualifier un navire d'après la navigation à laquelle il se livre le plus fréquemment est tout à fait inexact : il s'agit en effet souvent de déterminer si dans telle circonstance le navire faisait un service maritime. Les auteurs admettent d'ordinaire qu'un navire de rivière peut devenir bâtiment de mer, il suffit pour cela de se consacrer à un service maritime (3) ; or, si l'on suppose

(1) Dufour, *op. cit.*, I, p. 124, n° 56.

(2) Beaussant, *Code marit.*, lois de la marine marchande, n° 452.

(3) De Valroger, *op. cit.*, I, p. 87, n° 9 ; Desjardins, *op. cit.*, I,

qu'un navire qui n'est jamais sorti d'un fleuve soit à un moment donné affecté à une navigation maritime, son premier voyage ne sera plus conforme aux habitudes, et cependant, il sera peut-être intéressant de décider à ce moment même s'il est ou non navire de mer. Il suit de là, qu'à notre avis, la raison tirée de la navigation la plus fréquente ne doit pas être décisive, ce qui ne veut pas dire pourtant que lorsque des bateaux de rivières prennent exceptionnellement la mer on doive reconnaître *ipso facto* que leur navigation devient maritime au sens de la loi commerciale ; il y a une nuance à établir entre le fait exceptionnel et celui qui sort des habitudes et précisément cette nuance n'apparaît que lorsqu'on fait dépendre la nature de la navigation d'autres caractères que ceux auxquels on s'attache dans le système que nous exposons en ce moment. Ceci nous amène à conclure que la conviction du juge doit être faite non d'après le mode habituel de la navigation du bâtiment, mais bien d'après son affectation actuelle. Tel paraît bien avoir été le sentiment de la Cour de Rennes, lorsqu'elle donnait à un expert la mission non seulement de rechercher si le bâtiment en litige « est apte à une navigation maritime » mais encore « à quel genre de service il est actuellement affecté » (arrêt du 12 avril 1894, rapporté sous Cass., 22 janvier 1896, S.97.1.81).

En résumé, il est incontestable qu'une navigation qui se pratique à la fois sur mer et sur rivière ne change pas de nature lorsque le navire a franchi la limite qui sépare les deux éléments, en admettant même qu'il fût possible

p. 80, n° 35 ; Cass., 7 avril 1874, S. 74.1.205, P. 74.518, D. 74.1.289 et le rapp. de M. le conseiller d'Oms à la Chambre des requêtes.

de la fixer rationnellement ; mais il résulte également de ces dernières discussions que, s'attacher pour déterminer la nature de la navigation, à l'élément qu'on considère comme le théâtre principal du voyage, nous paraît une base bien fragile et souvent bien incertaine. C'est pourquoi nous estimons qu'on doit rechercher d'autres caractères pour pouvoir qualifier le genre de la navigation.

TITRE II

L'INSTRUMENT DE LA NAVIGATION

Les théories que nous venons d'exposer ont le défaut commun de prendre pour caractéristique de la navigation un élément qui, en outre qu'il est mal défini, n'existe pas pendant tout le voyage. Pour remédier à cet inconvénient, on a été amené à chercher si le genre de la navigation effectuée ne pouvait pas être révélé par la qualité du navire ou de ceux qui le montent.

Nous ne nous occuperons dans le présent titre que de ce qui a trait au navire. Il faut remarquer que l'idée de demander à l'instrument de navigation, quelque nom qu'on lui donne, de décider de la question a eu, dans la doctrine, une certaine vogue et que la jurisprudence invoque encore fréquemment des arguments tirés de la nature du bâtiment.

Qu'est-ce qu'un « navire » ? Tel est tout d'abord ce qu'il faut savoir.

Suivant l'usage traditionnel des auteurs qui ont examiné ce point, nous rappellerons quelques-unes des définitions autrefois admises et en premier lieu, celles du droit romain. Nous lisons au Digeste :

« Navim accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget » (L. I, § 6, D. *De exercit. act.*, XIV, 1). « Navigii appellatione etiam rates

continentur » (L. I, § 14, D. *de fluminibus*, XLIII, 12). On cite encore Stypmanus : « Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur » (*Ad. jus maritimum*, III, I, n° 8). Non moins générales étaient les définitions d'Emerigon et de Valin.

« Le mot navire, dit Emerigon, comprend tout bâtiment de charpenterie propre à flotter et à être mené sur l'eau. Les chaloupes, les plus petites barques sont comprises sous la même dénomination. On y comprend même les radeaux. Suivant nos dictionnaires, le mot *vaisseau* n'est pas moins générique que navire. Le bâtiment de mer est aussi générique que les deux précédents » (*Traité des assurances*, I, ch. 6, sect. 7, p. 178).

« Sous les noms de navires et autres bâtiments de mer, a dit Valin, sont compris même les chaloupes, les esquifs et les plus petits bateaux, parce que tout cela sert à la navigation » (Livre II, tit. 10, t. I, p. 601).

Nous bornerons-là ces exemples de définitions ; mais il était nécessaire de bien faire voir la généralité du sens qu'on attachait autrefois au mot navire.

C'est en partant de ces définitions que plusieurs auteurs, tout récemment encore, prétendaient étendre certaines dispositions du Code de commerce aux bateaux de rivières. Nous avons, dans notre première partie, exposé brièvement cette controverse, et, des raisons que nous avons alors données d'après M. Laurin pour écarter cette interprétation extensive, nous en reprendrons une qui mérite ici quelque attention : lors des travaux préparatoires, à la suite d'un certain nombre d'observations faites sur la portée du texte, les rédacteurs du Code ajoutèrent l'épithète « de mer » au mot bâtiment partout où dans la rédaction primitive il était

employé seul. Ce fait démontre à n'en pas douter que le Livre II n'est pas susceptible d'extension à la navigation intérieure. La jurisprudence est, du reste, parfaitement établie en ce sens (1).

La doctrine ne conteste plus guère aujourd'hui que le mot « navire » ne doit pas être entendu, dans le Code de commerce, avec le sens large qu'on lui donnait autrefois et on s'accorde à reconnaître qu'il ne désigne plus que les bâtiments de mer par opposition au mot « bateau » qui s'applique généralement aux embarcations des rivières. Poussant même plus loin la précision, on désigne d'ordinaire par « navire » les bâtiments de commerce, réservant le nom de « vaisseau » aux bâtiments de l'Etat.

Mais il n'y a là que des tendances et rien n'est absolu dans les définitions que nous venons de proposer ; nous n'en voulons pour preuve que le terme « bateau » qu'on emploie très fréquemment pour désigner les embarcations de faible tonnage qui cependant voguent sur la mer, tels les « bateaux de pêche ».

Nous pourrions encore citer les articles 300, 350, 351 et 356 du Code de commerce qui parlent des « vaisseaux » et non des navires.

Nous ferons par contre remarquer que la loi elle-même n'emploie pas toujours le mot « navire » dans le sens restreint que nous venons d'indiquer, tel est le cas, par exemple, de l'article 9 du titre 13 de la loi du 6-22 août 1791, défendant de faire, sauf au cas de force majeure, aucun chargement de navire hors de l'enceinte du port où sont établis les bureaux de douanes. Tout le monde

(1) Consulter le rapport de M. le conseiller d'Oms à la C. de cass. Cass., 7 avril 1874, S: 74.1.205.

reconnait que cette disposition vise tous les bâtiments de quelque nature qu'ils soient, même ceux qui ne naviguent pas en mer.

Mais peu importe en somme, le nom qu'on donne aux embarcations ; c'est la chose qui fait tout, aussi allons-nous indiquer de quelle façon la nature d'une navigation pourrait être révélée par le bâtiment et comment il convient d'apprécier les systèmes fondés sur cette base.

On peut songer à déterminer la qualité d'un navire, au sens large de ce mot, en s'attachant à plusieurs caractères et rechercher, en effet, si sa destination résulte : 1° de la façon dont il est construit ; 2° de l'intention de son constructeur ou de son propriétaire, 3° de l'entreprise à laquelle il appartient.

Nous étudierons chacun de ces points de vue dans un chapitre spécial.

CHAPITRE PREMIER

DESTINATION D'APRÈS LA CONSTRUCTION.

L'idée de distinguer les bâtiments de mer des bâtiments de rivière d'après leur forme n'est pas nouvelle : « On s'est quelquefois préoccupé des différentes constructions, dit M. Dufour, pour en faire un des éléments de cette distinction (1) ». Cet auteur cite en ce sens la déclaration du 4 oct. 1724, art. 4 et 5, rapportée par M. de Beaurepaire dans son histoire de la Vicomté de Rouen (p. 483).

Quels peuvent donc être les caractères matériels sail-
lants qui distinguent les deux sortes de bâtiments. Géné-
ralement, le navire de mer est à vapeur ou à voiles, sou-
vent, au contraire, le bateau de rivière a recours à la
traction par halage ou par remorquage.

Les qualités nautiques dominantes des navires de mer
sont la *stabilité* et la *rapidité* ; la stabilité s'acquiert
par la profondeur d'immersion et la vitesse par l'effile-
ment. Il faut de plus que le navire tangué et roule le
moins possible, et le tangage varie en raison inverse de
la longueur de la coque ; on admet, par exemple, qu'un
navire de 50 mètres porte généralement sur une lame,
à 70 mètres, il en coupe deux et par suite tangué moins ;
les grands paquebots qui portent sur trois vagues tan-
guent ordinairement peu. Le roulis dépend surtout de la
largeur du bâtiment : plus il est étroit, plus il est sujet

(1) Dufour, *op. cit.*, I, n° 56, p. 124.

à rouler ; c'est un peu pour cette raison que les navires à hélices sont plus exposés à cet inconvénient que les navires à roues. Il est donc possible de résumer ainsi les caractères principaux des bâtiments de mer : ils sont à quille, sont mus par leurs propres moyens et enfin, se signalent par leurs dimensions.

Sur les rivières et canaux, la stabilité n'est pas aussi menacée que sur mer, aussi les bateaux sont-ils souvent à fond plat et de forme plus massive ; et ajoutons encore que ce qui achève souvent de les distinguer c'est qu'ils ne se meuvent pas généralement par eux-mêmes. Ce n'est toutefois pas, ainsi que nous le verrons bientôt, un caractère immuable, pas plus que le fond plat du reste, car il est des cours d'eau rapides sur lesquels l'emploi de la quille est préférable. Restent enfin les dimensions dont nous apprécierons également la valeur.

Il est certain que lorsque l'on compare la péniche de nos canaux aux gros navires de transport qui font la traversée de l'Océan, on constate qu'ils n'ont rien de commun ; mais le problème est le même que celui que nous avons examiné quand nous cherchions à définir la mer et les fleuves. Il y a cependant un point certain, c'est que si un navire de mer peut voyager sur un fleuve, du moment qu'il trouve la profondeur nécessaire, la réciproque n'est pas vraie, tous les bateaux de rivière ne peuvent pas prendre la mer, cela dépend précisément de leur construction. On conçoit donc, dans ces conditions, que les tribunaux aient eu souvent recours à des expertises, afin de savoir si le bâtiment en litige était capable de tenir la mer ; or, l'expertise ne peut, nous ne saurions trop le répéter, démontrer qu'une chose, c'est si un bateau n'est pas susceptible de faire un service de mer ; mais

elle ne démontre pas, par contre, qu'un bâtiment ne pourrait pas être employé en navigation intérieure. La forme pourrions-nous dire, fournit parfois un élément négatif de décision, mais rarement un élément positif.

Les exemples de nomination d'experts faite par les tribunaux abondent. Nous n'en citerons qu'un, celui de la Cour de Rennes qui, à propos d'un chaland avait « chargé un expert de rechercher si par sa forme et ses dimensions ce chaland était apte à naviguer en mer ». La Cour de Cassation appelée ensuite à statuer a validé la décision de la Cour de Rennes (1).

Le gros argument que font valoir les partisans de la qualification du navire d'après sa forme, c'est que, disent-ils, l'affectation réelle du bâtiment ne suffit pas dans tous les cas à déterminer sa nature et ils citent le navire en construction qu'on veut hypothéquer. Comme il ne peut pas naviguer encore, il est impossible de dire quel service il effectuera, or, sa forme, seule, révèle, ajoute-t-on, s'il est navire de mer ou bateau de rivière. Présentée de cette façon, la question a une apparence fallacieuse. Nous ne contestons pas qu'il soit impossible d'affirmer que le navire ira en mer, mais nous ferons remarquer que rien n'empêche d'affecter provisoirement le navire à un service de mer en en faisant la déclaration à la recette des douanes, quitte à modifier ultérieurement cette affectation comme cela est possible ce que nous exposerons bientôt. Toutefois, l'intention du propriétaire ou du constructeur, ainsi manifestée, n'est pas, à notre avis, suffisante ; elle peut n'être pas sérieuse et on a vu des exemples de telles déclarations portant sur des bâti-

(1) Ch. Req., 22 janvier 1896, S. 97.1.81.

ments qui ne pouvaient évidemment pas tenir la mer. Il faudra donc bien s'assurer par une expertise que le navire en construction peut éventuellement faire un service de mer ; si la construction n'en est pas avancée pour éclairer la religion de l'expert, il pourra consulter les plans et devis. Nous décidons, par conséquent, que, en pareil cas, deux éléments doivent être pris en considération : la forme du bâtiment et l'intention des parties intéressées ; nous verrons dans le chapitre suivant à quel titre ce dernier élément doit être envisagé. Mais en ce qui concerne la forme, nous répétons que si elle ne constitue pas le caractère suffisant de la nature du bateau en construction, elle en est, du moins, le caractère nécessaire. Cela ne veut pas dire qu'on doive généraliser et admettre qu'en toutes circonstances la forme du navire peut servir à établir sa qualité : lorsque le navire est en service, nous maintenons que c'est uniquement son affectation réelle qui devient déterminante (1) puisque si sa construction lui permet d'affronter la mer, rien ne l'empêche de ne fréquenter que le fleuve.

Il faut, néanmoins, envisager les conditions que doit remplir un bâtiment d'après la doctrine et la jurisprudence pour n'être pas qualifié seulement « bâtiment de rivière ». Les arrêts et les jugements invoquent généralement « la forme et la dimension » (2). Que veulent dire ces expressions ? La condition de forme, la première que nous examinons, consiste tout d'abord dans les qualités nautiques du bâtiment. S'il est à fond plat, par exemple,

(1) Cpr. Blondel, note sous Cass., arrêt précité et Dufour, *op. cit.*, I, n° 60, p. 128 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n° 89.

(2) Voir l'arrêt de Cass. précité et l'arrêt de la Cour de Rennes, 9 juin 1890, *Rev. Int. de Dr. marit.*, X, p. 572.

il ne peut pas être qualifié autrement que bateau de canal. Parmi les bateaux à quille on fait généralement une nouvelle sélection : se meuvent-ils par les moyens de bord, en d'autres termes, sont-ils pourvus d'un moyen de propulsion propre ? On déclare qu'ils peuvent être bâtiments de mer. Sont-ils, au contraire, obligés de se faire remorquer ? Ce ne sont plus certainement que des bateaux de navigation intérieure. La Cour de cassation s'est prononcée en ce sens dans un arrêt du 5 mars 1902 (*Gaz. Trib.*, 21 mars 1902, D. 1902.1.479). Pour la même raison, on a refusé la qualité de bâtiments de mer aux « allèges » (Saint-Nazaire, 22 mars 1887, *Rev. int. de dr. marit.*, V, p. 55), aux « gabares » (Nantes, 25 mai 1889, *J. N.*, 83.1.263), aux « chalands » (Rennes précité ; Cons. d'Etat, 22 janv. 1892, *Rev. int. de dr. marit.* de mars, IX, p. 439 ; La Réunion, 9 mai 1893, *eod.*, p. 500). Il a d'autre part été jugé, au sujet de l'obligation de se munir d'un « rôle d'équipage », que les chalands et allèges, qui possèdent des mâts, voiles ou tout autre propulseur leur permettant d'exercer une navigation sans avoir à emprunter un secours étranger, faisaient une navigation maritime (Tr. comm. Saint-Nazaire, 6 juill. 1883, *J. Havre*, 84.2.58).

Il reste maintenant à nous expliquer sur l'argument tiré des dimensions. La doctrine et la jurisprudence sont loin d'être d'accord sur la solution à adopter.

Le terme « navire », dit-on souvent, ne s'applique qu'à des bâtiments d'une certaine importance ; il ne convient pas aux embarcations de faible dimension qu'on appelle plus volontiers des bateaux ou barques. L'intention des rédacteurs du Code de commerce a en effet bien été de limiter le sens à donner au mot navire et on

fait très justement remarquer que lors de la discussion de l'intitulé du titre I du Livre II on avait proposé de substituer l'expression « *Les navires et généralement tous les bâtiments de mer* » à celle de « *Les navires et autres bâtiments de mer.* » Le rejet de l'amendement en question prouve que dans l'intention du législateur tous les bâtiments de mer ne sont pas considérés comme des navires et, de fait, lors de la discussion de l'article 1^{er} de ce titre, M. Regnaud (de Saint-Jean d'Angely) déclara que l'amendement proposé avait l'inconvénient de faire porter le privilège sur les plus petits bateaux (1). Mais quels sont ces petits bateaux ? Voilà le point délicat.

On admet généralement en doctrine qu'en principe, le droit maritime est applicable à tous les bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions, sauf lorsque des dispositions spéciales en ont formellement décidé autrement (2).

On cite, par exemple, la loi du 10 juillet 1885 ne permettant d'hypothéquer que les bâtiments de plus de vingt tonneaux ; de même la procédure de saisie instituée pour les navires de mer n'est applicable qu'aux embarcations de plus de dix tonneaux, l'article 620 du Code de procédure civile prescrivant de suivre pour les bateaux d'un tonnage inférieur, les règles qu'il édicte pour la saisie des bateaux de rivières. On pourrait encore donner l'exemple de la francisation, qui n'est exigée que des navires d'une certaine importance, etc.

Si le principe dominant en doctrine est que d'une façon générale le Livre II s'applique à tous les navires

(1) Locré, *Législation civile et commerciale*, t. 18, p. 296 ; *Esprit du Code de commerce*, t. 3, p. 5.

(2) Desjardins, *op. cit.*, I, n° 36 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, V, n° 94 ; Pardessus, III, n° 599.

indépendamment de leurs dimensions, les auteurs sont cependant d'accord pour décider que si les chaloupes et canots accessoires d'un autre navire sont soumis au droit de suite, ils en sont, par contre, affranchis quand ils voyagent isolément (1).

L'inconvénient est alors, comme le fait fort judicieusement remarquer M. Dufour, « de laisser indécise la ligne de démarcation entre les bateaux que leur exiguité exempte du droit de suite et ceux que leur importance y soumet » (2).

Plusieurs auteurs ont soutenu que l'expression « navire » au sens du Code de commerce ne comprenait pas non plus un certain nombre d'autres embarcations plus importantes cependant que les chaloupes dont nous venons de parler. On visait particulièrement les bateaux de pêche côtière et les remorqueurs attachés au service d'un port ou d'une rade. La question a été tranchée par un arrêt de la Cour de cassation le 20 février 1844 (3), pour les bateaux de pêche ; le critérium qu'elle donne a été adopté depuis par de nombreux auteurs, mais pas toujours avec toute la portée qu'il convient. « Il faut entendre, disait l'arrêt précité, par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière ; ainsi il faut considérer comme bâtiments de mer les sloops, barques ou bateaux de pêche. »

(1) Dufour, I, nos 48 et 49 ; Alauzet, V, n° 4626 ; Cresp et Laurin, I, p. 52 ; de Valroger, I, n° 9.

(2) Dufour, *loc. cit.*, n° 49.

(3) S. 1844.1.197.

Personne depuis cet arrêt ne conteste plus que les bateaux de pêche soient des navires de mer au sens de la loi commerciale, mais la controverse subsiste à propos des remorqueurs : M. Bédarride (1) et M. Alauzet (2), par exemple, tout en invoquant l'arrêt dont nous venons de citer un passage, soutiennent que l'article 190 n'est pas applicable aux remorqueurs. Il faut, il est vrai, dire que M. Bédarride se fonde plus sur ce que le port et la rade ne sont pas assimilables à la pleine mer, que sur l'importance du bâtiment.

M. de Valroger fait, à juste titre, remarquer que la définition donnée par la Cour de cassation en 1844, si on l'adopte, doit entraîner la qualité de bâtiment de mer pour les remorqueurs, puisqu'ils ont en effet un armement et un équipage qui leur sont propres et remplissent un service spécial ; aussi peut-on s'étonner que M. Desjardins, après avoir admis la définition dont nous parlons, refuse aux remorqueurs le caractère de bâtiments de mer au sens de l'article 190.

La discussion porte encore sur les yachts ou bateaux de plaisance ; mais ils ne sont pas des navires de commerce et le décret du 25 octobre 1863 article 2 leur interdit même formellement de faire du commerce, aussi pensons-nous qu'on peut, sans inconvénient, les écarter.

La tendance de la jurisprudence est d'assimiler les remorqueurs aux autres navires. « Il n'y a pas à distinguer les navires qui font le transport et ceux qui font le remorquage » dit un jugement du Tribunal de commerce d'Anvers du 22 janvier 1886 (*Rev. int. de dr. mar.*, t. I,

(1) Bédarride, *op. cit.*, n° 47.

(2) Alauzet, *Ibid.*, n° 1626.

p. 544). De même un arrêt de la Cour de cassation du 10 juillet 1888 décide qu'un navire, qui faisait le service de passage de St-Malo à Dinan et qui devait aussi au besoin servir au remorquage dans la rade et à des excursions en mer, avait bien le caractère de navire de mer (*Rev. int. de dr. mar.*, t. IV, p. 131).

Il y a lieu de remarquer que la définition du bâtiment de mer donnée par l'arrêt de 1844 écarte en somme la question de capacité puisqu'il y est dit : « quelles que soient leurs dimensions », or nous avons vu que de nombreux jugements et arrêts tenaient compte « de la forme et des dimensions. » Cette variation dans la jurisprudence méritait d'être signalée. Dans un arrêt du 7 avril 1874 la Cour de Cassation s'est très nettement prononcée dans le même sens qu'en 1844 et décide que l'article 190 du Code de commerce s'applique aux navires et bâtiments « qui quelle que soit leur qualification et leur capacité sont destinés au commerce maritime ». (S. 1874. I. 205).

Enfin, beaucoup d'auteurs décident aujourd'hui qu'il n'y a lieu pour qualifier un navire de tenir compte ni de sa forme, ni de sa capacité, mais de sa destination. Tel est l'avis de MM. Desjardins (1), Pelletier (2), Caumont (3).

Pour nous résumer, nous dirons que la forme et le tonnage ne sont généralement pas des indications suffisantes pour permettre de déterminer la nature d'un bâtiment,

(1) Desjardins, *op. cit.*, I, n° 35, p. 80.

(2) Pelletier, *Manuel de droit commercial*, t. II, mot *Navire*, p. 342, n° 1.

(3) Caumont, *Dictionnaire universel du droit marit.*, mot *Navire*, n° 10.

puisque, comme l'a dit M. Blondel, « rien n'empêche qu'un bâtiment de fort tonnage se borne à parcourir nos fleuves » (1). De plus, les auteurs et la jurisprudence sont d'accord pour reconnaître qu'un bâtiment qui n'a fait qu'une sorte de navigation pendant un certain temps peut recevoir un emploi différent, c'est ainsi qu'un bâtiment de mer peut devenir simple bateau de rivière ; il suffit de l'affecter à un service intérieur ; la réciproque est également vraie. Il résulte précisément de ce que si ces changements sont possibles, la forme qui est invariable ne peut pas fournir d'indication utile pour fixer la nature du navire.

(1) Blondel, note sous Cass., S. 97, 1. 84.

CHAPITRE II

DESTINATION DU NAVIRE D'APRÈS L'INTENTION DES PARTIES.

Si comme nous venons de le démontrer, les considérations tirées de la forme du navire sont insuffisantes pour permettre d'en déterminer la nature, on peut rechercher si l'intention du constructeur ou du propriétaire était d'en faire un bâtiment de mer ou un bateau de rivière.

Le but des intéressés peut se révéler de plusieurs manières : principalement par la qualification qu'ils donnent eux-mêmes au bâtiment et par les mesures qu'ils prennent au moment de sa construction.

Relativement à la façon dont les parties peuvent avoir désigné le bateau, les auteurs et la jurisprudence sont d'accord pour décider que ce fait est sans influence. C'est ainsi qu'en 1844, un emprunt à la grosse ayant été contracté par une société formée au Tréport pour la pêche de la marée avec *barques*, on contesta la validité de cet acte sous prétexte que « ce genre d'emprunt ne pouvait être effectué que sur les *navires* » et qu'on ne pouvait pas sérieusement ranger des « barques » sous la dénomination de navires. La Cour de cassation décida qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte de la dénomination donnée (1).

(1) Cass., 20 février 1844, S. 44.1.197.

Il est curieux cependant de constater qu'en 1874, la Cour de cassation après avoir nettement posé le même principe, a tiré argument de la façon dont le bateau, objet du litige, était désigné par les parties elles-mêmes. Nous lisons en effet dans cet arrêt : « Attendu que cet article (art. 190, C. comm.) combiné avec l'article 191 n° 8 du même Code affecte, il est vrai, au privilège du vendeur les *navires et autres bâtiments de mer*, mais que ces expressions sont nécessairement restreintes en cette matière aux navires et bâtiments qui, *quelles que soient leur qualification* et leur capacité sont destinés au commerce maritime ». Malgré ce principe, l'arrêt porte plus loin : « Attendu que le bateau vendu par Taillez-Bourbon aux époux Lejour *est dénommé par les parties elles-mêmes bateau de canal* ; que cette dénomination indique que ce bateau est destiné à la navigation des canaux et qu'il ne peut dès lors être assimilé aux bâtiments de mer (1). » Il faut dire que la contradiction n'est en somme qu'apparente : les parties ne contestaient pas en effet la nature du bateau et c'est ce que signifie le deuxième attendu. Le débat portait uniquement sur le point de savoir si les articles 190 et s. du Code de commerce étaient applicables aux bâtiments de rivières, c'est cette question que vise le premier attendu. En résumé, la Cour de cassation a adopté dans cet arrêt la même solution que dans l'arrêt de 1844 cité plus haut.

Plus sérieuses peuvent paraître les indications fournies par les mesures que prennent le constructeur et le propriétaire à l'origine. Là encore les opinions sont partagées. Il faut tout d'abord mettre à part l'hypothèse du

(1) Cass., 7 avril 1874, S. 74.1.205, P. 74.518, D. 74.1.289.

navire en construction, sa forme étant souvent insuffisante à révéler son caractère, nous avons dit qu'il fallait tenir compte de l'intention des intéressés. Deux choses sont ici à considérer : En premier lieu l'intention qui doit être manifestée d'une façon non équivoque et particulièrement par une déclaration à la recette des douanes ; le bateau reçoit alors une affectation provisoire permettant de le considérer, momentanément tout au moins, comme navire de mer. Mais cette intention, même ainsi manifestée, étant insuffisante à elle seule, il faut examiner en même temps si la structure du bâtiment est de nature à lui permettre de voyager en mer. On a vu des chalands incapables d'effectuer un voyage maritime, dont les propriétaires se faisaient délivrer néanmoins un acte de francisation et pouvaient par suite hypothéquer leurs bâtiments (1).

Ainsi, un navire en construction ne sera qualifié navire de mer que si, par sa structure, il est apte à naviguer en mer et si l'intention de son propriétaire ou de son constructeur de l'affecter à un tel service est dûment manifestée.

Reste à voir, si la même solution peut être admise pour les navires en service.

Les navires de mer doivent, avons-nous dit, être immatriculés, francisés et pourvus d'un congé ou passe-port. On a cherché, dans l'accomplissement de ces formalités, la preuve de l'intention de leur propriétaire ou de leur constructeur de les affecter à un service maritime. La francisation, en particulier paraît à certains auteurs être une

(1) Cass., 22 janvier 1896, S. 97.1.84 et note de M. Blondel ; Cpr. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, V, n° 89 ; Dufour, I, n° 64.

caractéristique suffisante du navire de mer. MM. Cresp, Laurin (1), ainsi que M. Dufour (2) soutiennent cette thèse. La jurisprudence elle-même a fait une part à la même idée. Nous citerons comme exemple un attendu de la Cour de Bordeaux dont nous avons déjà parlé : « Attendu qu'enfin le *René* et l'*Aline*, à la différence de la *Gabrielle-Suzanne*, n'ont jamais été pourvus d'un acte de francisation : ce qui prouve qu'ils ne sont point des bâtiments de mer se livrant à une navigation extérieure... » (Bordeaux, 5 juill. 1870, S. 70.2.327).

Il nous paraît au contraire impossible de tirer argument de la possession d'un acte de francisation et ce pour plusieurs raisons. Il est bien vrai que, en principe, les navires qui vont en mer doivent être munis de cette pièce, mais, comme le font très judicieusement remarquer MM. Lyon-Caen et Renault, « il ne faut pas s'attacher à l'existence ou à l'absence d'un acte de francisation. Il n'est pas admissible que l'observation ou l'inobservation des lois par les intéressés puisse avoir sur le caractère légal des bâtiments et par suite sur les règles à leur appliquer, une influence quelconque » (3).

La non possession de l'acte de francisation ne prouve donc pas que le bâtiment ne fait qu'une navigation intérieure, mais la possession même de cette pièce n'en prouve pas davantage, car le constructeur peut avoir intérêt à faire passer son navire pour un bâtiment de mer et à arriver par une francisation frauduleuse à tourner les dispositions de la loi et ce n'est pas là une hypothèse gratuite. Nous en trouvons un exemple dans l'attendu

(1) Cresp et Laurin, *op. cit.*, I, p. 52, note 6.

(2) Dufour, *op. cit.*, I, p. 124, n° 56.

(3) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, V, n° 89.

suivant que nous détachons d'un arrêt de la Cour de cassation du 4 janvier 1898. « Attendu qu'Oriolle a lui-même déclaré et reconnu que s'il avait fait franciser en son nom les trois remorqueurs, il n'avait agi ainsi que pour tenter d'obtenir la prime de construction, prime qu'il n'a cependant pas pu obtenir, les remorqueurs construits par lui n'ayant point effectué, aux termes de la loi, de voyage en mer » (S. 98.1.216). Nous ajouterons même que le plus souvent, la francisation est accordée pendant la construction, c'est-à-dire bien avant que le navire prenne la mer, ce qui n'empêche pas que, muni d'un acte de francisation régulier, le navire puisse cependant ne faire qu'un service fluvial. L'espèce s'est déjà présentée : ainsi le chaland, à propos duquel la Cour de cassation statuait le 22 janvier 1896, avait été francisé bien qu'une expertise faite postérieurement ait démontré que sa forme et ses dimensions ne permettaient pas de l'employer à une navigation maritime (S. 97.1.81).

Les fraudes relatives à la francisation deviennent maintenant plus rares, car, afin d'éviter que des constructeurs puissent se faire allouer les primes accordées à la construction des navires de mer, la direction des douanes a prescrit à son personnel de s'abstenir de procéder à la francisation lorsque les embarcations, pour lesquelles la demande en est faite, ne paraîtraient pas susceptibles de se livrer à une navigation maritime effective.

Enfin, l'acte de francisation n'est pas exigé de tous les bateaux qui vont en mer. En sont exemptés par exemple : les canots et chaloupes dépendant d'un navire, les embarcations qui ne naviguent que dans l'intérieur d'une même rade, les embarcations de deux tonneaux et au-

dessous employées à la pêche du poisson frais ou à la récolte des amendements marins, les embarcations de deux tonneaux et au-dessous à l'usage personnel des habitants de la côte, les bateaux dragueurs et vasières, les bateaux de plaisance, les bâtiments de tout tonnage naviguant dans la partie maritime des rivières (Réglem. de 1866, art. 151).

Quant au *congé*, la possession de cette pièce serait d'autant moins probante qu'elle est exigée non seulement pour la navigation maritime proprement dite, mais encore pour toute celle qui se pratique dans la partie maritime des fleuves.

En raison de ce qui vient d'être dit, nous ne pouvons qu'approuver les arrêts qui déclarent que la délivrance, à des chalands, d'un acte de francisation ne suffit pas à établir leur qualité de bâtiments de mer (Cons. d'Etat 19 fév. 1892, Lebon, 174, S. 94. III. 10). Nous approuvons de même la jurisprudence lorsqu'elle décide que la qualité de bâtiments de mer résulte, non de la destination qui a pu être envisagée à l'origine par le propriétaire ou le constructeur, mais de l'affectation que le navire a réellement reçue (Cass., 22 juill. 1896, S. 97. I. 81).

Nous admettons a *fortiori* que le fait pour un bâtiment d'avoir subi la visite à laquelle sont soumis les navires de mer, en vertu de l'article 225 et de posséder le certificat de visite reste sans influence sur la détermination de la nature du navire.

Enfin, il importe peu que le transport ait donné lieu à l'établissement d'un connaissement ou d'une lettre de voiture, car c'est la nature du voyage qui doit faire décider de la pièce à rédiger, mais non la pièce sous laquelle le transport s'effectue qui peut servir à le qualifier, aussi

ne pouvons-nous pas admettre l'argument invoqué par la Cour de cassation dans l'attendu suivant : « Attendu que le transport enfin, a donné lieu non à l'établissement d'un connaissance, mais d'une simple lettre de voiture... » (Cass., 17 mai 1897, *Rev. int. de dr. marit.*, XIII, p. 54).

En résumé, il résulte de tout ceci que, pas plus que la forme du navire, l'intention des parties ne peut généralement fournir de criterium certain de distinction entre la navigation maritime et la navigation fluviale.

CHAPITRE III

DESTINATION DU NAVIRE D'APRÈS LA NATURE DE L'ENTREPRISE A LAQUELLE IL APPARTIENT.

Indépendamment des arguments tirés de la forme du navire et de l'intention des intéressés, on a aussi invoqué, pour caractériser le navire, la nature de l'entreprise à laquelle il appartient.

C'est dans l'affaire de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, dont nous avons déjà parlé que la thèse a été soutenue et que la Cour de cassation l'a admise dans son arrêt du 28 février 1900. La Cour de Saïgon, qui avait d'abord été saisie, avait déjà statué dans le même sens. « Considérant, disait cet arrêt, qu'il est impossible de voir dans la Compagnie appelante un autre transporteur qu'un entrepreneur de transport par eau ; qu'elle est en effet, ainsi qu'elle se dénomme elle-même, une Compagnie de messageries fluviales naviguant sur les fleuves et rivières de la colonie... » (S. 1900.I.211). Dans le pourvoi en Cassation, la Compagnie en question faisait ressortir que « d'après ses statuts et d'après les concessions administratives qu'elle a obtenues », elle avait le caractère d'un transport maritime. La Cour de cassation n'en décida pas moins que la navigation faite par les bateaux de ladite Compagnie était fluviale et comme preuve elle invoquait également la raison sociale de la demanderesse.

M. Lyon-Caen, dans la note qu'il a rédigée au Sirey sous cet arrêt, critique avec raison cette conception qu'il qualifie de « quelque peu puérile ». « D'abord, dit cet auteur, une société peut, en fait, prendre un nom qui ne correspond pas à son objet réel. Puis il est possible qu'une société ait un nom qui correspond à ses opérations les plus ordinaires, mais non à toutes ses opérations. Aussi ne peut-on conclure du nom d'une société à la nature de ses actes » (note sous Cass., 28 février 1900, S. 1900.I.209).

Il n'y a rien à ajouter à cette appréciation qui nous paraît sans réplique, aussi ne faisons-nous que la citer.

Avant d'en finir avec ce sujet, nous voudrions faire remarquer qu'il y a peut-être là quelque chose d'analogue avec la façon de voir de certains auteurs qui refusent le caractère de navire de mer aux remorqueurs affectés uniquement au service d'un port ou d'une rade.

Tout ce qui précède prouve que la nature du navire pas plus que le lieu de la navigation ne peut nous fournir de criterium certain pour distinguer les deux sortes de navigations. Il ne nous reste plus qu'à rechercher si la solution du problème n'est pas dans des considérations tirées du personnel de bord ; c'est ce que nous allons étudier dans le titre suivant.

TITRE III

LE PERSONNEL DE BORD

Aux considérations tirées du lieu de la navigation, nous avons reproché de laisser trop de place au doute lorsqu'il s'agit de savoir, pour un navire pratiquant à la fois la navigation sur mer et dans un fleuve, quelle partie de son voyage doit être considérée comme dominante par rapport à l'autre. Aux arguments tirés de la forme du bâtiment, nous avons reproché de n'être pas probants dans de nombreux cas ; nous avons repoussé également les indications fournies par l'intention manifestée par le propriétaire ou le constructeur comme pouvant n'être pas conformes à l'emploi donné au navire. Le dernier élément auquel nous puissions nous adresser pour solutionner le problème c'est le personnel de bord et c'est précisément lui qui, selon nous, permet de caractériser le plus sûrement le genre de navigation.

Les différentes personnes composant l'équipage d'un navire peuvent être envisagées soit isolément, soit en société. C'est pourquoi, dans un premier chapitre, nous nous placerons au premier de ces points de vue, en examinant ce qu'est « la profession de marin » ; dans un deuxième chapitre, nous nous placerons au deuxième point de vue en étudiant « l'équipage ». Enfin, nous tenterons de faire ressortir, dans un troisième chapitre, les avantages de notre « système » fondé sur la considération du personnel de bord.

CHAPITRE PREMIER

LA PROFESSION DE MARIN.

Si la profession de batelier, en navigation intérieure, est libre, ouverte à tous ceux qui désirent s'y livrer sans restriction aucune, celle de marin, au contraire, est uniquement réservée à ceux qui remplissent des conditions déterminées et de plus elle est minutieusement réglementée, gardant ainsi comme le sceau de Colbert à qui nous sommes redevables de cette organisation.

La marine forme, en quelque sorte, une grande corporation dans laquelle on n'entre qu'après une déclaration solennelle et dont on sort de même ; à moins que, faute d'exercer la profession, on soit rayé du nombre de ses membres. Et, si de lourdes charges pèsent sur les marins, elles sont compensées par de tels avantages et des privilèges si enviés qu'il a été nécessaire de pourvoir au moyen de prévenir les nombreux abus qui s'étaient commis.

Telles sont les idées générales qui dominent le sujet que nous allons examiner plus en détail.

Remarquons tout d'abord que dans le personnel du navire de mer, il y a lieu de faire une distinction : on doit ranger d'une part tous ceux qui concourent à la marche ou à la conduite du bâtiment et d'autre part ceux qui ont un emploi différent tels sont les médecins, subrécargues, cuisiniers, domestiques des deux sexes, etc.

Les premiers, seuls, sont des marins et c'est pourquoi l'expression « gens de mer », si fréquemment employée, peut prêter à équivoque. Tantôt, en effet, on l'entend dans un sens étroit, synonyme de « marins », tantôt on lui donne un sens large comprenant les deux sortes de personnel citées plus haut.

Dans les explications qui vont suivre, nous n'aurons jamais à envisager que la partie du personnel préposé à la marche, à la conduite et à l'entretien du navire.

Pour pouvoir être engagé en cette qualité, avec quelque grade que ce soit sur un navire de commerce, il faut au préalable être inscrit. La loi du 24 décembre 1896, dont nous avons déjà parlé dans notre première partie, fixe les limites dans lesquelles tous ceux qui veulent exercer la profession de marin doivent remplir cette formalité.

Le premier acte de la vie du marin est donc de se faire inscrire sur les registres de l'autorité maritime.

La distinction faite par la loi entre les inscrits provisoires, les inscrits définitifs et les inscrits hors service n'a d'intérêt qu'au point de vue de l'obligation militaire qui pèse sur les marins ; à tous autres égards, les règles sont les mêmes pour les trois classes dont nous venons de parler.

A partir du moment de son inscription, tout homme, qui a fait la déclaration officielle qu'il voulait embrasser la profession de marin, est sous la surveillance constante de l'Etat, l'article 2 de la loi de 1896 porte en effet : « Ils sont inscrits et les mouvements de leur navigation sont suivis sur des matricules tenues dans les bureaux de l'inscription maritime du littoral. » Ce contrôle est exercé aussi bien sur les inscrits provisoires et hors service que

sur les inscrits définitifs ; la loi ne distingue pas et cette remarque a de l'importance, car on a trop souvent tendance à ne considérer la loi sur l'inscription maritime que comme destinée à assurer le recrutement des équipages de la flotte, or, si tel est son but principal il est incontestable qu'elle a une portée plus large puisqu'elle s'occupe de la situation d'individus qui ne sont pas encore ou ne sont plus aptes à composer notre armée de mer. L'intérêt qu'il y a de connaître le mouvement exact des marins de tout âge et de toutes conditions apparaît à de nombreux points de vue : nous citerons principalement l'utilité, étant donné les périls continuels auxquels expose l'exercice de cette profession, de savoir à tous moments ce qu'un homme est devenu ; il est également nécessaire de pouvoir établir, avec une précision absolue, les droits à la demi-solde que paye la Caisse des Invalides de la marine à tous les marins qui remplissent les conditions exigées pour pouvoir toucher cette retraite.

Enfin, s'il fallait encore un argument pour démontrer que la loi de 1896 n'est pas uniquement une loi de recrutement, nous pourrions invoquer le titre IV, dont la rubrique « Etat spécial des inscrits » indique suffisamment que ce texte vise les trois catégories d'inscrits.

Il ne suffit pas d'avoir manifesté dans les formes requises son intention de naviguer pour être pour cela même devenu marin. Être marin, en effet, c'est avoir une qualité et non pas seulement un titre dont on use ou on n'use pas à sa libre volonté. La loi exige que tout inscrit navigue et qu'il le fasse « à titre professionnel, c'est-à-dire comme moyen d'existence ». L'article 3 de notre loi spécifie bien que n'est pas considérée comme navigation exercée à titre professionnel : 1^o la navigation à bord

des bâtiments de plaisance ; 2° la navigation ayant pour objet l'exploitation de propriétés riveraines agricoles ou industrielles, lorsqu'elle ne constitue pas une industrie de transports ; 3° la navigation ayant uniquement pour but l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine maritime ; 4° la navigation de ceux qui ne remplissent pas à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment.

Il est utile de constater que l'article 3, que les auteurs ont coutume de considérer comme n'ayant pour but que d'exempter des lourdes charges de l'inscription maritime une foule des personnes ne se livrant à la navigation qu'accessoirement, a une portée beaucoup plus étendue. Cette disposition a permis d'écarter la prétention d'un grand nombre de gens de tous métiers qui soutenaient avoir droit à la retraite des marins, alors qu'en réalité ils n'avaient jamais exercé cette profession. L'article 3 ne doit donc pas être interprété uniquement comme édicté en faveur des personnes qu'il vise mais aussi comme une mesure mettant en garde contre les prétentions abusives de ces mêmes personnes.

Si, pour que la qualité de marin soit reconnue à un individu, la loi exige qu'il navigue à titre professionnel, comme nous venons de le démontrer, elle exige en outre que l'exercice de cette profession soit continu. Et ceci nous amène à une comparaison ; nous avons dit à propos du navire qu'un bâtiment pouvait être inscrit dans un quartier maritime et son propriétaire obtenir un acte de francisation, sans pour cela que le bâtiment soit jamais obligé de prendre la mer. L'inscrit maritime, au contraire, n'est pas dans les mêmes conditions. En s'inscrivant, il a adhéré à une profession, mais il ne lui appartient pas

de ne pas l'exercer. « Tout individu, dit l'article 15 *in fine*, inscrit, soit à titre provisoire, soit à titre définitif, qui, hors d'un cas de force majeure, restera trois années sans naviguer, sera rayé d'office des matricules de l'inscription maritime. »

La profession de marin, ainsi rigoureusement délimitée, entraîne des charges auxquelles on ne continue pas à être astreint lorsqu'on renonce à la navigation, mais encore faut-il que cette renonciation soit faite avec la même solennité que l'inscription ; il faut une déclaration faite à l'autorité maritime. Le renonçant est alors rayé des registres de l'inscription dans des conditions déterminées par la loi (art. 15).

La charge la plus lourde qui pèse sur les inscrits maritimes est l'obligation de servir dans les équipages de la flotte ; tout inscrit définitif non embarqué sur un navire français doit en outre être continuellement à la disposition du Gouvernement ; s'il se déplace pour plus d'un mois, il doit en informer l'autorité maritime, il doit également déclarer s'il va établir sa résidence à l'étranger. Ce sont là des obligations extrêmement rigoureuses et c'est pour cela que notre loi permet à tout inscrit qui renonce à la navigation de s'y soustraire par une déclaration qui entraîne sa radiation des registres de l'inscription.

Par compensation à toutes ces charges, le marin jouit d'avantages très appréciables. Les inscrits maritimes peuvent tout d'abord être seuls embarqués comme matelots à bord des navires de commerce, et comme la loi exige que les trois quarts au moins de l'équipage soient de nationalité française, il est à peu près assuré que les inscrits trouveront facilement des engagements ; ils ont

le monopole de la pêche dans les eaux territoriales et dans les limites de l'inscription maritime, peuvent vendre le produit de leur pêche sans avoir à payer patente « ni redevance personnelle d'aucune sorte » (art. 48). Des concessions temporaires de parties de plages sont accordées à titre gratuit pour la pêche, aux inscrits définitifs, à leurs femmes, veuves et orphelines non mariées (art. 49). Les inscrits provisoires jouissent pour tous les actes ultérieurs de la vie maritime d'une capacité que le droit commun ne leur accorderait pas en raison de leur âge (art. 51).

Enfin, l'avantage le plus saillant est celui que leur fait l'article 50 : « Les inscrits ont droit, sur les fonds de la Caisse des Invalides de la marine, à des pensions et secours dont la quotité et le mode de concession sont fixés par les actes organiques de cet établissement. » Ajoutons qu'une loi du 21 avril 1898 a créé « une caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession. »

Tels sont les principaux avantages dont bénéficient les inscrits maritimes ; mais incontestablement le plus envié de tous est la retraite qui leur est servie.

La pension de demi-solde est accordée à tous les marins âgés d'au moins cinquante ans et qui ont accompli vingt-cinq ans de navigation sur les bâtiments de commerce ou de services pour le compte de l'Etat. C'est afin d'obtenir cette retraite que beaucoup de personnes, comme nous l'avons signalé ci-dessus, n'exerçant pas la profession de marin, mais naviguant pour leur agrément ou fréquentant, accessoirement à leurs occupations normales, les eaux de l'inscription maritime, s'étaient fait délivrer un rôle d'équipage pour leur embarcation et

pouvaient par ce moyen présenter un titre leur donnant droit à la demi-solde. « On voyait ainsi figurer sur la liste des pensionnés, dit un rapport adressé au Président de la République, des entrepreneurs, des cultivateurs, des boulangers, des épiciers, des clercs d'huissiers, une nuée de parasites qui se livraient à ce qu'on a appelé la *navigation fictive* » (Rapp. adressé au Président de la République, *Journ. off.* du 6 mars 1890).

L'article 3 de la loi de 1896, rigoureusement appliqué, aurait permis de mettre fin à ces abus, ainsi que nous l'avons montré. Mais pour éviter que de pareilles fraudes puissent se reproduire, le législateur préféra modifier la loi sur le rôle d'équipage, tel fut l'objet d'une loi du 20 juillet 1897 dont nous aurons bientôt à parler.

En résumé, il résulte de tout ceci que la profession de marin est en droit très nettement définie.

Nous ferons encore remarquer que les matelots composant l'équipage d'un navire qui, après avoir franchi la limite de l'inscription maritime, remonte un fleuve sur une distance plus ou moins longue, ne changent pas de qualité pour cela ; ils continuent à être considérés comme inscrits et leur déplacement, même dans cette partie uniquement fluviale de leur parcours, se fait toujours sous le contrôle de l'administration de la marine. En terminant, nous ajouterons que le fait d'être rayé des matricules pour non exercice de la profession de marin, entraîne, en autres conséquences, que le matelot ne peut pas sous le titre de marin n'effectuer qu'une navigation intérieure ; en admettant, du reste, qu'il pût en être autrement, l'intérêt des inscrits leur commanderait de n'accepter d'engagements que pour des navigations maritimes afin de faire courir le temps requis pour avoir droit à la demi-solde.

CHAPITRE II

L'ÉQUIPAGE.

La réunion de tout le personnel de bord forme ce qu'on appelle l'*équipage*. La composition en est soumise à des règles impératives et tous les membres qu'il comprend ne figurent pas au même titre sur le navire.

Il faut, en premier lieu, pour que la navigation se fasse dans de bonnes conditions, que chacun ne soit pas livré à sa propre initiative ; une unité d'action s'impose et la loi l'assure en exigeant qu'à la tête de chaque équipage il y ait un chef : ce chef est tantôt appelé capitaine, tantôt maître ou patron selon l'importance de l'équipage auquel il commande et le genre de navigation auquel il est destiné. Nous avons exposé dans notre première partie comment se recrutent les capitaines et les patrons et quelles conditions ils doivent remplir pour occuper ces fonctions.

Lorsque le personnel est nombreux et que le voyage doit être assez long, la loi veut que le chef de l'expédition soit secondé par des officiers sous ses ordres mais ayant les qualités requises pour cet emploi. Le nombre des officiers de chaque grade et leurs fonctions sont déterminés par les règlements.

Dans certains cas il doit y avoir à bord un chirurgien. Le nombre minimum des marins préposés à la manœuvre est également fixé en raison de l'importance du bâti-

ment. Certaines règles établissent des conditions d'admission à bord, des inscrits provisoires et le nombre des mousses que doit comprendre l'équipage. Si le navire est à vapeur, il faut que dans le personnel il y ait plusieurs mécaniciens.

Nous n'avons pas à entrer dans les détails de cette réglementation, mais nous tenions à bien montrer que l'équipage d'un navire de mer a un caractère propre parfaitement reconnaissable et qui n'a rien de commun avec la composition du personnel des bateaux de navigation intérieure.

C'est l'armateur ou le propriétaire du navire qui choisit le capitaine ; mais ce dernier est responsable conjointement avec lui de la composition de son équipage.

Afin de permettre à l'administration de la marine de s'assurer que tous les membres de l'équipage remplissent les conditions exigées par la loi et que l'équipage lui-même est composé comme il doit l'être, le capitaine est tenu, avant l'embarquement, de présenter à l'autorité maritime les gens qu'il a engagés. Il est alors dressé acte de la présentation avec mention du nom de chaque personne, de son signalement, de son grade, de sa fonction et des conditions de son engagement. Cette pièce, rédigée en double exemplaire, s'appelle *rôle d'armement* ou *rôle d'équipage* ; l'un des doubles est remis au capitaine qui doit l'avoir continuellement à son bord et le présenter à toute réquisition, l'autre reste au bureau qui l'a délivré.

L'obligation de présenter devant le commissaire de l'inscription maritime tous les matelots qui doivent faire partie de l'équipage est absolue : l'embarquement effectif d'un homme qui ne serait pas inscrit au rôle rend

le capitaine passible du tribunal correctionnel qui peut prononcer une condamnation de 25 à 500 francs suivant les cas et même entraîner parfois le retrait de la patente de capitaine ou de patron. Un contrat d'embarquement ainsi conclu en dehors du commissaire de la marine n'en serait cependant pas nul pour cette seule raison ; il vaudrait comme contrat de droit commun, mais n'obligerait qu'à une réparation pécuniaire au cas de non-exécution. L'engagement contracté régulièrement comme le veut la loi maritime est plus grave, il permet au capitaine de contraindre le matelot à l'exécution personnelle en le faisant rechercher et mettre de force à bord et en lui infligeant une punition disciplinaire ou correctionnelle.

Si l'équipage n'est pas régulièrement constitué, le commissaire de l'inscription maritime refusera la délivrance du rôle et si le capitaine s'embarque avec un équipage qui ne soit pas conforme à celui porté sur le rôle, il s'expose non seulement au retrait de son brevet de capitaine (art. 87, décret 24 mars 1852), mais il est passible, en vertu des articles 471 et 474 du Code pénal, d'une amende de 1 à 5 francs et en cas de récidive de 1 à 3 jours de prison pour infraction aux règlements administratifs.

Les mentions contenues au rôle d'équipage sont en outre transcrites au nom de chaque homme sur le registre matricule sur lequel il est inscrit. « Les matricules de l'inscription maritime visées à l'article 2 de la présente loi sont tenues au chef-lieu de chaque quartier. Les mouvements d'embarquement et de débarquement y sont enregistrés d'après le rôle d'équipage dont les bâtiments de commerce sont obligatoirement munis » (loi de 1896, art. 66). C'est ainsi, on le voit, que le rôle d'équipage

permet de tenir au courant les registres matricules d'après lesquels il est possible de suivre, à tous moments, la position exacte de chaque inscrit.

A la fin de chaque voyage, une revue du personnel est passée par le commissaire de l'inscription maritime dans les mêmes conditions que la revue d'embarquement et on dresse alors le « rôle de désarmement ». Les mentions que contient cette pièce fournissent encore le moyen de compléter les indications portées à la matricule de chaque homme. Il est facile, dans ces conditions, de connaître pour chaque inscrit le genre et le temps exact de navigation qu'il a accomplie.

Le fait, pour un capitaine, d'avoir obtenu un rôle d'équipage implique deux choses qu'il est important de remarquer : 1^o que le navire a été francisé, 2^o qu'il a subi les visites prescrites par la loi. Aux termes du règlement du 7 novembre 1866, art. 193, le rôle d'équipage n'est en effet délivré que sur présentation de l'acte de francisation (1), et en vertu de l'article 187 du même règlement le commissaire de l'inscription maritime ne doit remettre le rôle que sur présentation du certificat de visite et mention doit en être faite par une annotation spéciale sur le rôle.

Ajoutons que le rôle d'équipage peut toujours être utilement consulté, car il doit être tenu à jour de toutes les modifications survenues pendant le voyage, toutes les mutations doivent y être portées. Enfin, l'obligation de le renouveler à des périodes assez fréquentes assure un

(1) De même, l'ordonnance du 31 octobre 1784, titre VII, article 7, exige que tout bâtiment destiné à naviguer avec un rôle d'équipage se trouve porté sur les matricules tenues dans les quartiers ou sous-quartiers maritimes.

contrôle efficace de l'administration, pour les voyages au long cours, le rôle n'est valable que pour jusqu'au retour du navire en France ; pour la navigation au cabotage, au bornage et à la petite pêche, il doit être renouvelé tous les ans.

Il nous reste maintenant à dire quels sont les bâtiments astreints à la possession d'un rôle d'équipage. La jurisprudence, sur ce point, a varié et la difficulté ne paraît avoir été tranchée définitivement que par la loi du 20 juillet 1897.

En vertu du décret du 19 mars 1852, article 1^{er}, « le rôle d'équipage est obligatoire pour tous les bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime ». « La navigation est dite maritime sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux dont les eaux sont salées et jusqu'aux limites de l'inscription maritime. »

L'interprétation exacte de ce texte commandait d'exiger un rôle pour toute navigation pratiquée dans les limites déterminées par ce décret, sans avoir égard ni à la forme du bâtiment, ni à l'emploi auquel il était destiné. Les mots « pour tous les bâtiments ou embarcations » contenus dans le texte que nous venons de rapporter ne permettaient pas de faire de distinctions, aussi la Cour de cassation se montra-t-elle très rigoureuse dans de nombreux arrêts. Elle estima notamment qu'il n'y avait pas à tenir compte de la nature du bateau et que le rôle d'équipage était exigible lors même⁹ que le bateau était dépourvu de mât, voile ou gouvernail (Cass., 15 avril 1852, D. 53.5.318 ; 22 juillet 1853, S. 54.1.67 ; P. 55.1.80, D. 53.1.276 ; 10 décembre 1853, S. 60.1.388, D. 53.5.321). Il fut également jugé que le but de la navigation était sans influence : ainsi une nacelle destinée à la chasse

des oiseaux aquatiques sur un étang salé devait avoir un rôle d'équipage (Cass., 9 mars 1860, S. 60.1.388, P. 61.903, D. 61.1.94 ; Toulouse sur renvoi, 14 juin 1860, S. 60.2.263, P. 61.903, D. 62.2.6). Enfin, la Cour suprême alla même jusqu'à soumettre à cette obligation un bateau plat servant à transporter de la vase vers les canaux de l'intérieur (Cass., 22 juillet 1853, S. 54.1.67, P. 55.1.80, D. 53.1.276).

Cette interprétation rigoureuse, mais cependant très juridique, émut le ministère de la marine ; on comprit ce qu'il y avait d'excessif à imposer cette formalité à des personnes qui ne vivent pas de la mer mais traversent les eaux maritimes parce qu'elles ne peuvent pas faire autrement, aussi deux décrets, l'un du 25 octobre 1863, l'autre du 9-21 décembre 1873, vinrent-ils restreindre la portée du décret de 1852.

La réglementation nouvelle dispensait ainsi du rôle d'équipage : 1° les bateaux et chalands uniquement employés à l'exploitation des propriétés rurales, fabriques, usines et biens de toute nature, situés dans les îles et sur les rives de fleuves ou rivières dans leur partie maritime ; 2° les yachts et bateaux uniquement affectés à une navigation de plaisance. Ces embarcations n'étaient plus astreintes qu'à se munir d'un permis de navigation délivré par le commissaire de l'inscription maritime et valable pour un an.

Sous l'influence de ces deux décrets, la jurisprudence changea. Il fut, par exemple, décidé que les chalands et allèges ne devaient être obligés d'avoir un rôle d'équipage que s'ils possèdent des mâts, voiles ou tout autre propulseur leur permettant d'exercer une navigation sans

avoir à emprunter un secours étranger (Trib. comm. St-Nazaire, 6 juillet 1883, *Journ. Havre*, 84.2.58).

Si les décrets de 1863 et de 1873 permettaient à une certaine catégorie de personnes d'échapper à l'obligation du rôle d'équipage, ils ne prévoyaient pas l'hypothèse inverse, celle où ces mêmes personnes voudraient se faire délivrer un rôle afin d'établir leur droit à la retraite des marins. On sait, en effet, que le rôle d'équipage est le titre constitutif de ce droit ; c'est d'après cette pièce que l'embarquement et la durée de la navigation sont constatés. En somme, les dispositions dont nous parlons ne permettaient pas de réprimer les abus commis par la pratique de la navigation fictive que nous avons décrite précédemment.

Nous avons déjà signalé comment l'article 3 de la loi du 24 décembre 1896 aurait fourni, en partie, le remède à ces abus, mais le législateur préféra pour plus de certitude remanier la législation sur le rôle d'équipage : c'est ce qu'il fit dans la loi du 20 juillet 1897 « sur le permis de navigation maritime ». L'article 1^{er} est ainsi conçu : « Le rôle d'équipage, rendu obligatoire par l'article 1^{er} du décret-loi du 19 mars 1852 pour tous les bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime, ne sera pas délivré aux bâtiments et embarcations employés soit à une navigation d'agrément, soit à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime et de propriétés agricoles ou industrielles riveraines dudit domaine, ni aux chalands, pontons et autres engins flottants exclusivement affectés aux entreprises industrielles dans les eaux maritimes. Il sera délivré pour la navigation d'agrément un permis de navigation de plaisance et pour celle qui se rapporte à l'exploitation

de parcelles du domaine public, de propriétés particulières ou d'entreprises industrielles, un permis de circulation. Dans l'un et l'autre cas, ce permis sera obligatoire et aura une durée d'un an. »

Comme on le voit, la distinction faite par ce texte est très nette. L'article 5-3° de la même loi punit sévèrement la fraude ancienne : « Sont également poursuivis suivant les mêmes formes et punis de la même amende, à laquelle il pourra être ajouté un emprisonnement de un mois à un an, les individus qui se seront fait délivrer un rôle d'équipage pour un bateau qui ne navigue pas ou qui, sauf le cas prévu à l'article 4, se livre à une navigation soumise à l'obligation du permis, conformément à l'article 1^{er}. »

Au point de vue qui nous occupe, il résulte principalement de la situation nouvelle créée par cette loi que le rôle d'équipage, déjà si intéressant par les indications qu'il fournit, acquiert une importance plus grande encore puisqu'il peut servir de criterium presque infaillible pour distinguer la navigation maritime de la navigation intérieure en ce qui concerne le droit privé.

CHAPITRE III

NOTRE SOLUTION.

Les auteurs et la jurisprudence sont maintenant à peu près d'accord pour reconnaître que c'est la nature de la navigation, l'affectation réelle que reçoit un bâtiment qui permet de décider si on doit appliquer les règles du droit maritime ou les dispositions du droit commun.

On admet également, et avec raison, que le fait, pour un bâtiment, de sortir des eaux dans lesquelles il est destiné à servir, ne change pas la nature de la navigation à laquelle il se livre, lorsque le parcours qu'il fait sur le nouveau domaine n'est que le prolongement ou l'accessoire d'un voyage principal ; ainsi, un navire de mer pénétrant dans un fleuve effectue une navigation maritime même dans la partie fluviale de son voyage. Mais l'accord est moins complet lorsqu'il s'agit de déterminer les caractères qui permettent de discerner la nature de la navigation.

La solution que nous proposons a l'avantage, pensons-nous, non seulement d'être juridique et de s'appuyer sur des constatations faciles à faire, mais en même temps de donner satisfaction à presque toutes les autres opinions émises et, qui plus est, d'être conforme à des considérations invoquées, avec plus ou moins de netteté, à diverses reprises par la jurisprudence.

La composition de l'équipage, et principalement la

possession d'un rôle d'équipage, nous paraît de nature à pouvoir entraîner avec une certitude presque complète la décision du juge.

On a souvent dit que rien n'empêche le propriétaire d'un bâtiment de rivière de le transformer en bâtiment de mer, qu'il suffit pour cela de l'affecter à un service maritime. Or, pour que cette transformation soit possible, il faut que le point auquel on s'attache pour caractériser le genre de navigation puisse suivre exactement le même changement. La nature de l'équipage nous paraît répondre pleinement à cette condition, car il est facile de remplacer un personnel composé de non inscrits par des inscrits maritimes si on veut affecter le navire à un service de mer ; on peut aussi se faire délivrer le rôle d'équipage si on s'est conformé aux exigences de la loi pour les bâtiments naviguant en mer.

Comme on le voit, l'élément que nous prenons pour critérium de distinction a l'avantage d'être essentiellement transformable et de s'adapter entièrement à chaque situation. Notre système est en cela de beaucoup supérieur à celui qui ne tient compte que de la forme du navire ou de l'intention manifestée à l'origine par le constructeur ; de plus, il est préférable aux autres systèmes basés sur le lieu principal de la navigation, attendu qu'il ne prête pas à la même incertitude puisque le caractère auquel nous nous attachons accompagne le navire pendant tout le voyage.

Depuis la loi de 1897, la possession du rôle d'équipage nous paraît être le signe le plus certain auquel on reconnaîtra les navires de mer ; la navigation fictive ne pouvant plus être confondue avec la navigation véritablement maritime.

Nous n'exagérons en rien, lorsque nous disons que notre solution est de nature à rallier les partisans des autres systèmes. En effet, nous avons vu que beaucoup d'auteurs recherchant dans le lieu principal de la navigation la manifestation caractéristique du genre de navigation, admettaient comme preuve facilement reconnaissable la possession d'un acte de francisation. Nous avons spécifié en étudiant le rôle d'équipage que cette pièce n'est délivrée lors du premier armement que sur présentation de l'acte de francisation ou de la pièce le remplaçant, pour les bâtiments dispensés de la francisation.

D'autres auteurs tiennent essentiellement à ce que la forme du navire soit prise en considération, dans ce cas, nous ferons remarquer également que les procès-verbaux de visite doivent être produits au commissaire de l'inscription maritime qui fait mention de l'accomplissement de cette formalité sur le rôle et peut en outre refuser de le délivrer si on ne possède lesdits certificats.

L'ancienne difficulté relative aux chalands, gabares et allèges nous paraît maintenant facile à résoudre, puisque, en vertu de la loi du 20 juillet 1897, il ne leur est plus délivré que des permis de circulation. Antérieurement à cette loi, la jurisprudence était arrivée au même résultat par un moyen différent, ainsi que nous l'avons exposé précédemment.

Certains arrêts, et notamment celui de la Cour de Bordeaux, le 5 juillet 1870, ont dit que pour déterminer la nature d'une navigation il n'y avait pas lieu de considérer si le bâtiment doit être pourvu d'un rôle d'équipage. Nous répondrons tout simplement à l'argument qu'on pourrait tirer de cette jurisprudence contre notre thèse,

par la date même de ces arrêts : En vertu du décret de 1852, toutes les embarcations, circulant dans les limites de l'inscription maritime, étaient astreintes à la formalité du rôle d'équipage ; en 1870, on était encore sous le même régime, aussi la possession d'un rôle ne permettait-elle pas de faire la distinction rendue possible par la loi de 1897.

La considération de l'équipage n'en paraissait cependant pas moins depuis longtemps déjà de nature à fournir des indications utiles, rappelons, en effet, la définition des bâtiments de mer donnée dans un arrêt de cassation de 1844 dont nous avons fréquemment parlé : « Il faut entendre par bâtiments de mer, dit cet arrêt, quelles que soient les dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un *armement et un équipage* qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière » (Cass., 20 février 1844, S. 44.1.197, P. 44.547).

Cette définition a été ensuite admise par de nombreux auteurs et M. Dufour, en particulier, disait : « Voilà les marques de ce qu'il faut entendre par bâtiment de mer » (1). Le 7 avril 1874, dans son rapport à la Cour de cassation, M. le conseiller d'Oms adoptait également la même règle (Cass., 7 avril 1874, S. 74.1.205).

Il est vrai que l'idée principale des partisans de cette définition, en ce qui concerne l'équipage, consiste à rechercher si le personnel qui monte le bâtiment est attaché au service de ce bâtiment ou s'il est fourni par un autre, un remorqueur par exemple. Mais le rôle d'équipage n'est-il pas la preuve évidente que les hommes du

(1) Dufour, *op. cit.*, I, n° 42, p. 117-118.

bord sont bien affectés exclusivement à la manœuvre et à la conduite du navire qu'ils montent ?

Le 17 mai 1897, le tribunal de commerce de Rouen rendait un jugement dont les attendus sont absolument conformes à la solution que nous préconisons : « Attendu, dit ce jugement, que les cotons en litige ont été chargés sur le *Bayard*, chaland remorqué, qu'il s'agit donc dans l'espèce d'un transport fluvial, assimilable, quant aux règles à lui appliquer, aux transports par voiture régis par l'article 105 du Code de commerce ; que vainement Deschamps objecte que le voyage a eu lieu en Seine maritime et prétend en déduire que la fin de non-recevoir pourrait se baser en tout cas sur les articles 435 et 436 du Code de commerce, sous l'application desquels, vu les circonstances de la cause, il ne tombe d'ailleurs pas ; — Attendu que le transport ne se caractérise pas par les lieux parcourus, mais seulement par les *moyens employés pour l'effectuer*, que le *Bayard* est un *chaland* et non un bâtiment de mer, qu'il *n'a pas de capitaine*, pas de rôle d'*équipage*, qu'il ne pourrait naviguer par ses propres moyens, que le transport enfin a donné lieu non à l'établissement d'un *connaissance*, mais d'une simple lettre de voiture, que dans ces conditions, ledit transport n'est point maritime et qu'en conséquence l'objection de Deschamps n'est point à retenir..... » (Trib. comm. Rouen, 17 mai 1897, *Rev. intern. de dr. marit.*, t. XIII, p. 53).

Ce jugement est des plus intéressants à beaucoup de points de vue. Si nous écartons le dernier attendu, tiré de la lettre de voiture et qui ne nous paraît pas très juridique, car c'est la nature du transport qui doit déterminer la pièce à rédiger et non pas la pièce elle-même qui doit servir à qualifier le transport, nous remarquons

tout d'abord que le Tribunal de Rouen s'est inspiré de la définition donnée par la Cour de cassation en 1844 : il constate en effet que le *Bayard* est un chaland sans moyens de propulsion propres et que de plus son personnel n'est pas constitué suivant les règles du droit maritime. En cela, le jugement est plus précis que ne l'était la Cour de cassation en 1844. Celle-ci exigeait seulement un armement et un équipage propre, or, on pourrait faire remarquer que beaucoup des bateaux qui ne circulent que sur les canaux ont un « équipage propre », c'est leur personnel, composé ordinairement du marinier et de sa famille et parfois d'aides salariés, qui conduit le bateau. Si maintenant, nous supposons que le bâtiment en question soit pourvu de propulseurs, comme cela arrive parfois et comme, du reste, on cherche à en répandre l'usage, va-t-on pour cela lui reconnaître *de plano* la qualité de bâtiment de mer ? Evidemment non, et cependant la définition de 1844 n'en demande pas davantage ; il faut donc convenir qu'elle est incomplète. Ce qui lui manque, le tribunal de Rouen l'a bien compris, c'est d'avoir spécifié le genre d'équipage. S'il y a un capitaine, s'il y a un rôle d'équipage, tout fait présumer qu'on est en présence d'un navire de mer.

Il est encore intéressant de constater que le tribunal de Rouen, dans cette affaire, rendait son jugement le 17 mai 1897, c'est-à-dire avant la promulgation de la loi modifiant la délivrance du rôle d'équipage qui ne date que du 20 juillet de la même année. A ce moment, c'était encore le décret de 1852 restreint par ceux de 1863 et 1873 qui était appliqué, et nous avons vu que cette législation ne faisait pas obstacle à la navigation fictive. Le tribunal pouvait, dans ces conditions, tirer valablement argument

de la non-possession d'un rôle d'équipage comme prouvant une navigation uniquement intérieure, mais il n'aurait pas pu conclure avec la même certitude de la possession d'un rôle à la nature maritime de la navigation puisqu'il y avait des bâtiments qui, bien que dispensés de cette formalité, préféraient au contraire s'y soumettre. La réforme opérée par la loi du 20 juillet 1897, en empêchant cet abus, permet aujourd'hui d'invoquer utilement la possession d'un rôle d'équipage comme prouvant l'affectation maritime que reçoit un bâtiment.

Nous citerons enfin une jurisprudence toute récente : un arrêt de la Cour de Paris du 27 décembre 1905 a décidé que le droit maritime est applicable jusqu'à Paris aux navires qui font le service entre Londres et le port St-Nicolas. Après avoir encore invoqué le fait du voyage sous connaissance, argument que nous ne considérons pas comme décisif, la Cour s'appuie sur ce que le temps du trajet d'Elbeuf à Paris est compté à l'équipage comme navigation maritime : « Considérant... que d'après la décision ministérielle du 6 octobre 1900, les équipages des navires de la Compagnie Maritime de la Seine, qui fait le service entre Londres et Paris, comptent comme une navigation maritime le temps du trajet d'Elbeuf à Paris..... (1). » C'est, on le voit, tenir compte encore de la qualité de l'équipage. Toutefois, nous ferons à la rédaction de cet attendu une petite critique : il ne permet pas de voir si la solution de la Cour aurait été la même si l'affaire était venue avant la circulaire ministérielle de 1900. En d'autres termes, la Cour de Paris tire-t-elle de ce fait, que désormais le temps du trajet d'Elbeuf à

(1) Cour d'appel de Paris, 27 décembre 1905, *Rev. int. de dr. marit.*, XXI, p. 713.

Paris compte comme une navigation maritime au point de vue des droits à la demi-solde, un argument *a fortiori* ou bien aurait-elle admis la même conclusion pour cette seule raison que l'équipage était le même que pendant la traversée maritime ? Il n'est pas possible de se prononcer d'après la généralité des termes de l'arrêt. Cependant, nous pensons que même dans le cas où le trajet en question ne compterait pas dans le calcul du temps de navigation nécessaire pour avoir droit à la retraite, on devrait décider que la navigation se fait sous l'empire du droit maritime, car elle est accessoire à un véritable voyage maritime indubitablement établi par la composition de l'équipage ; nous ferons en outre remarquer que de toute façon les mouvements du personnel de bord sont constatés tant sur le rôle que sur les contrôles de l'Etat pour l'intégralité du parcours. L'équipage, effectivement, ne cesse à aucun moment d'être un équipage de mer et l'autorité et la responsabilité du capitaine ne sont suspendues ni amoindries à aucun instant. Il nous semble donc qu'on peut invoquer la circulaire de 1900 comme fournissant un argument *a fortiori*, mais qui n'est pas nécessaire.

Nous n'avons, dans tout ce système, fait allusion qu'aux bâtiments en service. Quant à ceux dont la construction n'est pas entièrement achevée, nous n'avons pas à en parler, la solution ayant été exposée au titre II de notre étude ; ces navires reçoivent une affectation provisoire qui pourra être modifiée dans la suite. Il n'y a là rien de contraire à la théorie que nous soutenons.

Reste une objection, et c'est peut-être la plus délicate. Elle porte sur les navires qui sont consacrés à un service dans la partie maritime des fleuves et qui, n'étant ni

chalands ni bâtiments du même genre, devront être munis d'un rôle d'équipage bien qu'en réalité ils ne prennent pas la mer. Ils ont tous les caractères des navires de mer et cependant ne sortent pas des embouchures des fleuves. Il peut paraître excessif de leur appliquer le droit maritime. A cela, nous répondrons que l'hypothèse prévue est pratiquement restreinte généralement à des transports de personnes sur une distance plus ou moins longue et aux pêcheurs. Pourtant, la réalité du fait n'empêche pas que l'objection mérite examen. Il ne nous semble pas aussi exorbitant qu'il peut paraître de prime abord de faire bénéficier ces transports de l'application du droit maritime. On considère d'ordinaire que les règles spéciales relatives aux bâtiments de mer et aux transports qu'ils effectuent sont motivées par les aléas et les périls de cette navigation ; or, il est incontestable que si les bâtiments qui fréquentent uniquement les embouchures des fleuves ne courent pas les mêmes risques que ceux qui vont en pleine mer, ils ne jouissent pas non plus de toute la sécurité qui règne sur les eaux intérieures : les rafales, les gros temps se font sentir dans les estuaires au point d'interrompre parfois les services, les barres présentent certains dangers. Dans les embouchures, les navires sont exposés à des périls qui, pour différer, par leurs causes, de ceux de la pleine mer, n'en sont pas moins redoutables. Enfin, les dangers ne viennent pas toujours que de l'élément sur lequel on navigue, ils peuvent provenir aussi de la nature et de l'activité du mouvement qui s'y fait ; un estuaire sillonné continuellement par de forts navires de mer expose, malgré les règlements édictés et les précautions prises, à des abordages qu'on n'évite même pas dans l'intérieur des ports.

Ces dangers sont si réels qu'en plusieurs endroits on a creusé des canaux latéraux aux fleuves, pour permettre d'éviter les périls de l'estuaire.

Nous pouvons encore invoquer à l'appui de nos assertions les critiques violentes soulevées contre l'article 6 de la loi du 20 juillet 1897. Partant de ce principe que la navigation pratiquée uniquement dans la partie maritime d'un fleuve ne doit pas être assimilée à la navigation en mer, l'article 6 dispose : « La navigation exercée à titre professionnel dans les eaux soumises au régime de l'inscription maritime ne comptera que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, lorsqu'elle aura été *pratiquée exclusivement* dans l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs salés. » Cet article a été vivement attaqué et le 22 octobre 1901 un projet de loi fut déposé pour faire abroger ces dispositions. L'exposé des motifs fait ressortir que, en voulant frapper la navigation fictive on a dépassé le but. « Dans le rude métier de marin, y est-il dit, il ne paraît pas possible d'établir rationnellement, pour l'admission à la pension de retraite, une classification comparative des dangers courus, des fatigues éprouvées et de déclarer que le temps passé à la pêche, souvent si pénible dans les embouchures de la Seine, de la Loire, de la Gironde, dans les grands étangs salés de la Méditerranée, peut être réduit de moitié dans la supputation des droits à cette pension . . . Tous supportent, sur leur salaire journalier ou leur part de pêche, la même retenue proportionnée à leur gain et versée à la Caisse des invalides. Tous forment l'ensemble des ressources auxquelles viennent puiser la marine de guerre et la marine de commerce pour la formation de leurs équipa-

ges et sont soumis au même assujettissement militaire, avec cette particularité que les pêcheurs côtiers constituent une réserve toujours présente, toujours disponible pour la mobilisation, qui, inéluctablement, devra être immédiate. »

Ces arguments, dirigés contre la situation faite par l'article 6 de la loi de 1897 à toute une catégorie de marins, peuvent être repris avec la même force au sujet de l'observation que nous examinons. Nous ne voyons, répétons-nous, aucun inconvénient à ce que l'application de notre système mette sous l'empire du droit maritime les bâtiments ne naviguant que dans la partie maritime des fleuves.

En admettant même que dans un certain nombre de cas on puisse considérer cette solution comme établissant un régime de faveur au profit de quelques services de navigation, nous n'hésiterons pas à reconnaître que c'est une faveur utile à tout le monde puisqu'elle peut être de nature à développer notre marine qu'on cherche à encourager par tant de moyens si dispendieux pour la sauver de la ruine qui la menace.

Nous n'ajouterons plus qu'un mot, le rôle d'équipage nous semble avoir sur toutes les autres pièces de bord qu'on pourrait invoquer, l'avantage d'être exigé de tous les bâtiments qui font un service de mer, sans même en excepter les embarcations de l'administration.

Pour tous ces motifs, nous croyons que l'on pourra presque sûrement qualifier de navigation maritime celle qui est effectuée avec un rôle d'équipage, et de navigation intérieure celle au contraire, où cette pièce fait défaut.

TITRE IV

DROIT COMPARÉ

Résoudre le problème délicat qui se pose dans notre pays par suite de la différence des lois applicables aux deux sortes de navigations, ne constitue qu'une partie de notre tâche. Nous avons encore à nous demander, pour être complet, si, en comblant la lacune de nos lois relativement à la navigation intérieure, le législateur pourrait supprimer la difficulté ou tout au moins réduire l'intérêt de la distinction. Il y aurait aussi à rechercher, en cas d'affirmative, les bases sur lesquelles la loi nouvelle devrait être rédigée. Les expériences faites à l'étranger étant toujours très instructives en pareille circonstance, nous voudrions, en terminant, donner un aperçu de ce qui a été tenté en ce sens dans les autres Etats.

Dans certaines législations, on a procédé par voie d'extension de plusieurs dispositions du droit maritime à la navigation fluviale. Tel est, en particulier, le cas du *Code Portugais* de 1888 qui, en principe, ne concerne que la navigation maritime mais dont quelques dispositions sont cependant applicables à la navigation intérieure, exemple : l'article 1303 aux termes duquel les privilèges des sauveteurs et des pilotes, des ouvriers employés au radoub, du constructeur et du vendeur peuvent être exercés sur les bâtiments « uniquement destinés à la navigation intérieure du Royaume ».

En *Angleterre*, le *Merchant Shipping Act* du 25 août 1894 définit le navire « tout bâtiment employé dans une navigation qui ne se fait pas à la rame ». Malgré la généralité de ces termes qui peuvent comprendre les bateaux de navigation intérieure, on reconnaît que le *Merchant Shipping act* vise surtout la navigation maritime, bien que pourtant plusieurs de ses dispositions puissent être étendues à la navigation des rivières.

En *Hollande*, c'est le Livre II du Code de commerce de 1838 qui est consacré comme chez nous au commerce maritime, mais il contient un titre XIII intitulé : « Des navires et bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures ». C'est ce qu'annonçait l'article 98, aux termes duquel « les droits et obligations touchant à la navigation, réglés par le Livre II du Code de commerce, sont également applicables à la navigation des rivières, fleuves et canaux pour autant que ceci soit expressément ordonné dans le dernier titre de ce livre ». Or, comme le fait remarquer M. Desjardins, « après avoir assimilé les bâtiments de l'intérieur, en règle générale, aux bâtiments de mer (art. 748), le législateur examine dans quinze articles quelles exceptions doivent être apportées à cette règle (1) ». Il est à remarquer que le Code de commerce hollandais organisait déjà à cette époque l'hypothèque fluviale.

Bornant là nos explications pour ces trois pays, nous avons hâte d'arriver à l'étude de ce qui a été fait en Allemagne et en Belgique.

(1) Desjardins, *op. cit.*, I, p. 78, n° 34.

CHAPITRE PREMIER

LA LOI ALLEMANDE (1).

C'est une loi du 15 juin 1895 qui, pour la première fois en Allemagne, a posé les règles applicables à la navigation intérieure. Avant cette date, la situation était la même que chez nous : le commerce maritime faisait l'objet du Livre II de l'ancien Code de commerce, mais aucune disposition correspondante n'était édictée pour les transports par canaux, fleuves et rivières. Il s'en suivait que, comme en France actuellement, on était obligé de leur appliquer les règles du droit commun des transports. L'insuffisance de cette législation et le manque de conformité des principes qui la composaient, aux besoins de l'industrie des transports fluviaux devaient se faire sentir de bonne heure dans un pays doté de grands cours d'eau qui se prêtent si merveilleusement à un commerce tous les jours plus actif en permettant à l'industrie de réaliser, par l'utilisation de ces routes naturelles, une économie considérable sur les frais de transport. Il suffit, pour donner un aperçu de l'importance de la navigation intérieure en Allemagne, de dire que le réseau total des voies navigables de l'Empire dépasse 14.000 kilomètres, dont plus de 5.000 praticables aux bateaux de 1 m. 50 de tirant d'eau.

(1) *Annuaire de législation étrangère*, lois des années 1895, p. 89 ; 1898, p. 170 et la notice de M. Ch. Lyon-Caen.

Pour remédier aux inconvénients que présentait la législation, de nombreux tribunaux n'hésitaient pas à étendre certaines dispositions du droit maritime à la navigation fluviale. Mais une réforme législative n'en était pas moins urgente.

Déjà en 1861, lors des travaux préparatoires du Code de commerce allemand, on avait songé, aux conférences de Nuremberg, à ajouter au livre consacré au commerce maritime, un titre spécial relatif à la navigation intérieure. On se souvient que ce même procédé avait été employé par le Code hollandais de 1838. Cette idée fut abandonnée dans la suite parce qu'on ne voulait pas toucher aux usages locaux variant avec chaque cours d'eau. Plusieurs fois, la question fut reprise et même des projets furent élaborés tant dans les milieux parlementaires que par des groupements intéressés. Passant sur les détails de ces tentatives, il nous suffit de dire qu'elles ont abouti seulement en 1895 par la loi du 15 juin « *Relative aux rapports juridiques privés en matière de navigation intérieure* » (*Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt*). Cette loi s'inspire très fortement des principes du droit maritime. Lorsque parut le nouveau Code de commerce de l'Empire, le 10 mai 1897, il fut nécessaire de remanier quelques dispositions de la loi de 1895 pour la remettre en harmonie avec la législation nouvelle : c'est ce que fit une loi du 20 mai 1898.

Il faut constater que la loi de 1895 modifiée en 1898 n'est pas un Code général de la navigation intérieure ; comme son titre l'indique, elle ne concerne que les rapports privés nés de cette navigation. Avant d'examiner l'économie de ce système, nous ferons remarquer que

c'est une loi du 13 novembre 1873 sur l'enregistrement et la dénomination des navires de commerce qui fixe les limites entre la navigation maritime et la navigation intérieure en déterminant pour 17 districts le point où s'arrête la navigation maritime.

Le titre I de la loi de 1895 consacré au *propriétaire du bâtiment* assimile ce propriétaire assez exactement à l'armateur. Sa responsabilité des dommages causés aux tiers par le capitaine ou quelque personne de l'équipage est établie par l'article 3, mais l'article 4 limite cette responsabilité en déclarant qu'il n'est « pas tenu personnellement mais seulement sur le bâtiment et sur le fret ». C'est la faculté d'abandon du droit maritime.

Les obligations du *capitaine* et de l'*équipage* font l'objet des titres II et III. Il y a lieu de signaler l'organisation du personnel de bord impliquée par ces expressions même. De plus, l'obligation que l'article 8 impose au capitaine de s'assurer que le navire est en bon état de navigabilité, bien armé, bien équipé et muni des papiers de bord relatifs au bâtiment et à la cargaison, est encore calquée sur les devoirs du capitaine de navire de mer.

L'article 19 institue le capitaine comme représentant du propriétaire du bâtiment pour les actes intéressant le navire et la cargaison.

Le titre IV consacré au *contrat d'affrètement* réglemente minutieusement le contrat de transport par eau.

La loi édicte dans son titre V un certain nombre de règles relativement aux « *avaries* », elles sont conformes aux principes reconnus en droit maritime. L'innovation faite par l'article 78 qui applique la théorie de l'avarie grosse à la navigation intérieure est intéressante : « Sont avaries grosses, dit ce texte, tous dommages causés à

un bâtiment ou à la cargaison ou à tous deux pour les faire échapper l'un et l'autre à un danger commun, par le capitaine ou sur son ordre ainsi que tous les dommages ultérieurs provenant de pareilles mesures y compris la perte du fret des marchandises sacrifiées et les dépenses faites dans le même but par le capitaine ou, sur ses indications, par un des intéressés dans la cargaison. Les avaries grosses sont supportées en commun par le navire et par la cargaison. La répartition des avaries n'a pourtant lieu que si le bâtiment et la cargaison ont été sauvés en tout ou en partie. Tous dommages et toutes dépenses ne se rattachant pas à une avarie commune provenant d'un cas fortuit sont supportés séparément par les propriétaires du navire et de la cargaison. » L'énumération donnée par l'article 82 comprend aussi bien les avaries frais que les avaries matérielles. Toutes ces dispositions font d'autant mieux ressortir la ressemblance de cette réglementation avec celle des avaries maritimes que l'article 85 ajoute : « Pour l'étendue et pour le calcul des sommes à réclamer à titre d'avaries communes et contributions à fournir pour elles, les dispositions des articles 711 à 722, 724 à 726 du Code de commerce relativement à la navigation maritime reçoivent une application correspondante. » On ne peut pas d'assimilation plus formelle.

La loi, dans son titre VI, prescrit les règles à appliquer en matière d'« *abordage des bâtiments, de sauvetage et d'assistance* ». « Les dispositions des articles 736 à 741 du Code de commerce s'appliquent, dit l'article 92 de la loi de 1895, à l'obligation de réparer le dommage causé en cas d'abordage entre bâtiments sur les rivières ou dans les autres eaux intérieures, sauf que le propriétaire

du bâtiment tient la place de l'armateur. » Suivent un certain nombre de règles intéressantes relatives à l'évaluation de la rémunération due pour sauvetage, mais nous n'avons pas à en parler dans cette étude (consulter notamment les art. 93 et 94). L'article 101 rend en outre possible l'application des règles de procédure du droit maritime, en matière de sauvetage et d'assistance, aux eaux intérieures touchant immédiatement à la mer.

En vertu du titre VII intitulé « *Des Créanciers du bâtiment* », il est accordé à un certain nombre de créanciers énumérés par l'article 102 un droit de gage sur le bâtiment et ses accessoires ; ce droit s'étend même sur le fret brut du voyage à l'occasion duquel la créance est née (art. 104). Enfin, l'article 107 fixe le rang des créanciers.

Après un titre VIII consacré à la « *prescription* » qui, en principe, est annale, la loi organise dans un titre IX, intitulé « *Des Registres des bâtiments* », le système de contrôle qui permet d'établir l'identité des bâtiments et rend en même temps possible leur constitution en gage. A cet effet, il est ouvert des registres sur lesquels les navires doivent être inscrits avec les renseignements relatifs à leur propriétaire, leur date de construction, leur description, leur nom, etc. ; cette inscription est faite au bureau du lieu d'attache, sous un numéro et l'autorité qui a reçu la déclaration délivre une « *lettre de bâtiment* » (Schiffsbrief), article 126 ; ce titre reproduit les mentions contenues dans l'inscription dont nous venons de parler. Les registres des bâtiments sont publics, ils peuvent être consultés par tout le monde, sans frais.

Le titre X de la loi de 1895 a été abrogé en 1898 : il avait trait à « *la constitution en gage et à la saisie du bâtiment* ». Les dispositions qu'il contenait sont rempla-

cées par les articles 1259 à 1270 du Code civil mis en application en 1900 ; ces articles s'occupent en effet de « l'hypothèque sur les navires en général ». Quant aux règles relatives à la saisie, elles sont remplacées par les articles 162 à 171 de la loi du 24 mars 1897 sur la vente forcée.

Voilà le résumé de cette grande loi. Quoique bref et parlant un peu sec, l'aperçu que nous en avons présenté permettra de l'apprécier à sa juste valeur. Le législateur allemand a tout au moins eu le mérite de combler une lacune regrettable, il a doté l'Empire d'un véritable Code des droits privés résultant de la navigation intérieure et il a été heureusement inspiré en rapprochant cette navigation de celle qui se fait sur mer. La similitude de dispositions relatives à ces deux sortes de transports fait que maintenant leur distinction ne présente plus le même intérêt. Il est cependant à remarquer que plusieurs des matières traitées au Code de commerce relativement à la navigation maritime n'ont pas de correspondant dans la loi de 1895. Le *prêt à la grosse* par exemple en a été écarté parce qu'il est basé sur les considérations de risques qui ne sont pas les mêmes sur les fleuves que sur mer. Si la loi sur la navigation intérieure ne contient pas de dispositions spéciales relatives au *transport des personnes*, c'est parce qu'on a considéré que le droit civil régissait d'une façon satisfaisante cette espèce de contrat de transport. Enfin, le législateur ne s'est pas non plus préoccupé d'édicter des règles sur l'*assurance contre les risques de la navigation* parce qu'il a réservé ce sujet comme devant mieux être à sa place dans une loi relative aux assurances autres que les assurances maritimes.

La loi allemande paraît en somme avoir donné satisfaction aux besoins du commerce des transports fluviaux. Était-il possible de faire mieux, c'est peut-être ce que nous apprendra le législateur belge qui a également mis à l'étude une réglementation analogue.

CHAPITRE II

LA LOI BELGE.

La Belgique, qui possède notre Code de commerce, a essayé à plusieurs reprises de remédier aux inconvénients résultant de l'absence de législation relative à la navigation intérieure.

Lorsque la loi du 21 août 1879, réformant le Livre II du Code de commerce, fut votée, la Chambre des Représentants avait déjà été saisie d'une pétition demandant l'extension de certaines dispositions du droit maritime à la navigation intérieure, mais la loi de 1879 resta spéciale au commerce de mer.

Ce n'est que dans un projet déposé en 1891 que fut reprise l'idée d'organiser l'hypothèque des bateaux de rivières et d'autoriser leur propriétaire à en faire abandon ainsi que cela se pratique au sujet des navires de mer.

Nous ne retracerons pas les péripéties de l'histoire des projets qui se succédèrent à partir de cette date (1), le Parlement ayant donné tout récemment son adhésion à l'un d'eux. Dans sa séance du 12 décembre 1907, la Chambre des Représentants ayant en effet voté le « Projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure », le Sénat adopta le même texte dans sa séance du 30 janvier 1908. Mais pour des raisons que nous ex-

(1) Consulter l'article de M. Mechelynck dans les *Annales du Droit commercial*, année 1906, p. 193.

pliquerons un peu plus loin, la loi n'a pas encore été promulguée et ne le sera vraisemblablement qu'à la fin de l'année.

Cette loi, qui a pour but principal la réorganisation de l'hypothèque maritime et qui touche subsidiairement à d'autres questions relatives à la navigation, est rédigée sur un plan analogue à celui adopté en Hollande. Le législateur s'est surtout occupé de la « navigation maritime ». Il a ensuite, par plusieurs dispositions contenues dans un titre spécial (Titre IX) sous la rubrique « des bateaux », étendu à la navigation intérieure un certain nombre des règles contenues dans le Livre II. Les rédacteurs de ce projet ont pris soin, cela est digne de remarque, de dire ce qu'il fallait entendre par navigation maritime et par navigation fluviale. Dans ce but, ils ont défini le navire et le bateau : « Sont considérés comme navires, dit l'article 1^{er} pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation. » « Sont considérés comme bateaux pour l'application de la présente loi, dit l'article 260, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation. Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer semblables opérations. »

Nous ne nous arrêterons pas à critiquer ni à discuter cette distinction, mais, la prenant telle qu'elle est faite

par la loi belge nous relèverons dans ces deux définitions l'emploi de l'expression « ou toute autre opération lucrative » qui écarte de son champ d'application la navigation de plaisance. Cette exclusion peut prêter à critique et c'est précisément ce que fait très justement observer M. Ernst dans un article paru le 1^{er} mars 1908 dans le *Journal des Tribunaux*, de Bruxelles, sous la signature de « Un Fonctionnaire » (1). Après avoir exprimé le regret que les articles relatifs aux privilèges et hypothèques n'aient pas été rattachés au Code civil de préférence au Code de commerce, comme l'a fait le législateur allemand, cet auteur ajoute : « L'hypothèque, les privilèges n'ont en soi rien de commercial. Le bâtiment, navire ou bateau, du moment qu'on permet d'hypothéquer un meuble, doit pouvoir être donné en garantie d'une créance, quelle que soit la destination à laquelle il est affecté. Du coup, maintes difficultés disparaissent. Les bâtiments de plaisance aussi bien que les navires de commerce peuvent être hypothéqués et la validité du contrat n'est pas sujette à être contestée à raison d'un élément aussi contingent et variable que le caractère lucratif de la navigation à laquelle le bâtiment est destiné. »

Ceci nous amène à une autre remarque : La « loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure », malgré la généralité de ce titre, n'est pas un Code général de la navigation, elle ne contient que des dispositions se rattachant au droit civil et au droit commercial, ce qui entraîne un certain nombre de conséquences dont nous allons indiquer les principales.

(1) Comparer également un autre article de M. Ernst paru dans le même journal le 26 mars 1908.

C'est tout d'abord pour cette raison que le législateur belge a pu ne pas rendre obligatoire l'immatriculation. « Tout navire, construit ou en construction, dit l'article 3 de la loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure, naviguant ou destiné à naviguer sous pavillon belge peut, à la demande des intéressés, être immatriculé au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. » Cette faculté laissée aux propriétaires de navires de faire immatriculer ou non leurs bâtiments a soulevé des critiques très vives dont la portée a été réduite à néant par les développements donnés par M. Ernst dans l'article précité duquel nous extrayons le passage suivant : « L'enregistrement des navires répond à un double but, à un intérêt de police, à la constatation de la propriété des bâtiments et des droits dont ils sont grevés. Le premier point se rattache à l'exécution des devoirs essentiels de l'Etat, le second, à la protection des intérêts particuliers. Il se peut, et c'est même généralement le cas, que l'autorité chargée de délivrer la lettre de mer soit aussi celle qui ait pour mission de constater la propriété du navire et ses démembrements. Les justifications requises dans un but de sécurité publique ou de police et les inscriptions qui doivent servir de base au développement du crédit se trouvent alors mentionnées dans un seul registre tenu par une même personne. Les dispositions relatives à l'ordre public et celles qui ne concernent que les intérêts privés se trouvent confondues. Il se peut, au contraire, comme c'est le cas chez nous, que les prescriptions se rattachant à l'exécution des mesures de police soient absolument distinctes de celles qui ont pour objet le crédit. C'est ainsi que les règles concernant le jaugeage des navires, confié à l'administration des

douanes, font l'objet de la loi du 20 juin 1883 et de l'arrêté royal du 2 décembre 1897, que le jaugeage des bateaux est réglé par la convention du 4 février 1898 et l'arrêté royal du 27 mars 1899, que l'octroi des lettres de mer est régi par la loi du 20 septembre 1903 et leur délivrance confiée au ministre des affaires étrangères, alors que la constatation de la propriété des navires et des bateaux au point de vue du crédit est rattachée à la conservation des hypothèques. » Cette citation un peu longue nous dispense d'insister sur cette première conséquence du but uniquement civil et commercial poursuivi par la loi que nous étudions.

C'est encore par la même idée que nous expliquerons la division faite par les législateurs belges dans l'élaboration des règles relatives à la navigation. Des critiques avaient encore reproché au texte voté par le Parlement de ne pas contenir de dispositions relatives à la saisie des navires et bateaux et de ne pas réviser la législation fiscale de la navigation maritime et fluviale. Il n'était pas possible d'introduire des dispositions de ce genre dans la loi dont nous parlons sans sortir du cadre qu'on s'était tracé, aussi, les rédacteurs du projet, considérant à juste titre que la meilleure méthode consistait à ne pas mélanger des ordres d'idées si différents, préférèrent-ils ne s'occuper que de règles de droit privé, quitte à rédiger ensuite dans des textes spéciaux d'autres dispositions destinées à compléter la loi principale. « Les dispositions du projet se rattachent au droit civil et au droit commercial, dit encore M. Ernst. Les règles concernant l'expropriation des navires et des bateaux, à la procédure civile, celles qui établissent les droits et honoraires à percevoir, au droit fiscal. Mêler toutes ces dispositions

en un texte unique, c'eût été le gâchis et c'est alors que l'on eût pu parler de la confection vicieuse des lois. La vérité est que le gouvernement a mis toutes choses en place. D'abord l'adoption des dispositions de droit civil et de droit commercial, sur lesquelles les règles de procédure viendront ensuite se greffer, enfin, la détermination du régime fiscal qui s'adaptera au régime nouveau.. » En fait, un « projet de loi relatif à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux » a été déposé à la Chambre des représentants dans la séance du 14 janvier 1908 ; de même un « projet de loi portant réduction des droits d'enregistrement et exemption des droits d'hypothèque en faveur de la navigation maritime et de la navigation intérieure » a été déposé le 19 mars 1908 à la Chambre des Représentants.

Ces deux derniers projets étant actuellement soumis au Parlement, seront sans doute votés dans un délai très bref, aussi ajourne-t-on la promulgation de la loi principale afin de pouvoir publier les trois textes en même temps : la loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure fera ainsi avec les deux lois complémentaires un tout qui sera mis en vigueur à la même date.

Ces indications générales données sur la législation belge actuellement en voie de formation, nous voudrions encore préciser un peu le contenu de ces trois projets.

Le projet principal modifie et complète un certain nombre de dispositions insérées dans le Livre II du Code de commerce tel qu'il est lui-même modifié par la loi du 21 août 1879.

Les titres I et V du Livre II du Code de commerce sont abrogés par la loi nouvelle et remplacés par un titre I sous la rubrique « *Des navires et autres bâtiments*

de mer ». Le chapitre premier est intitulé « *Des navires et de leur immatriculation* ». Après avoir donné la définition du navire que nous avons rapportée plus haut, l'article 2 pose en principe : « Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre. »

Viennent alors les règles relatives à l'immatriculation. Rappelons qu'en vertu de l'article 3 cette immatriculation est facultative. Elle est faite par le conservateur des hypothèques sur présentation d'un certificat de jaugeage et consiste en une mention sur un registre *ad hoc*, sous un numéro spécial, cette inscription doit contenir : « 1° la lettre, le numéro, le lieu et la date du certificat de jaugeage ; 2° le nom et le mode de puissance motrice du navire, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions, son tonnage et, s'il s'agit d'un navire à moteur mécanique, la force nominale de sa machine motrice » (art. 4). On peut immatriculer même des navires en construction.

Le chapitre II traite de *la publicité des droits réels concédés sur les navires*. « Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques désigné sous l'article 3 ; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers » (art. 8). « Aucun acte, dit l'article 11, n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé. » Enfin, en vertu de l'article 13, le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule : 1° la date de l'acte ; 2° la nature de l'acte et s'il est authentique, la désignation de l'officier

public ou du tribunal dont il émane ; 3° les noms, prénoms, professions et domicile des parties ; 4° la nature de la convention et ses éléments principaux. »

Le mécanisme de ce système n'est, on le voit, autre que celui qui fonctionne déjà pour la transcription et l'inscription des droits réels immobiliers ; après avoir rappelé que les navires sont meubles, le législateur les assimile donc cependant à des immeubles.

Le chapitre III est consacré aux *privileges et hypothèques maritimes*. L'article 19 établit le droit de suite sur les traitements grevés d'un privilège ou d'une hypothèque. Les créances privilégiées sont limitées à un petit nombre, tant pour éviter les surprises qui résultent de ce que les privilèges ne sont pas inscrits que dans le but de favoriser le crédit maritime et fluvial : le projet « exclut d'une manière absolue, dit M. Ernst, tous les privilèges de droit civil et ne maintient sur les navires et les bateaux d'autres privilèges que ceux énumérés à l'article 23 : « Sont *seules* privilégiées sur le navire et sur le fret, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées... »

Les articles 25 à 42 traitent de l'hypothèque maritime et de l'extinction des privilèges et hypothèques.

La *publicité des documents hypothécaires et la responsabilité des conservateurs* fait l'objet du chapitre IV. Viennent ensuite dans les articles 46 à 53 un certain nombre de dispositions nouvelles relatives à la responsabilité du propriétaire du navire et au *droit d'abandon* ; enfin, quelques modifications à des articles ayant trait au prêt à la grosse, au connaissance, aux fins de non-recevoir, aux avaries communes, à la prescription.

En outre, il est ajouté au Livre II du Code de com-

merce un titre IX intitulé des *Bateaux* qui, ainsi que nous l'avons dit, étend à la navigation fluviale beaucoup des règles applicables à la navigation maritime et en particulier tout ce qui a trait *aux privilèges* et *aux hypothèques*, au *droit d'abandon*. Plusieurs articles relatifs *au connaissance* et à l'*affrètement maritime* sont étendus au contrat de transport par navigation intérieure (art. 263). L'article 264 applique aux bateaux les règles du droit maritime relatives aux *avaries* et à leur *règlement* ; de même, en vertu de l'article 266, les dispositions concernant l'*assurance maritime* régissent également les *assurances fluviales*, enfin l'article 267 rend le titre relatif à l'*abordage* applicable aux bateaux.

En résumé, la loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure aboutit à une extension des règles du droit maritime à la navigation fluviale.

L'assimilation des bateaux de l'intérieur aux navires de mer ressort encore plus nettement des deux autres projets dont nous avons parlé : dans ces deux textes en effet, le législateur ne distingue plus et il emploie toujours les deux termes « navires et bateaux » conjointement, ou l'expression plus générale de « bâtiments ».

Nous signalerons en particulier dans le projet relatif à la saisie des navires et des bateaux, une innovation curieuse : celle de la *voie parée* (art. 20 à 25 du projet, chapitre III). Nous extrayons de l'exposé des motifs de ce projet le passage suivant qui est tout à fait intéressant :

« Les articles 20 à 25 introduisent dans notre droit des règles entièrement nouvelles. Inspirées par un amendement de M. Tonnelier au projet de loi sur la navigation maritime et la navigation fluviale, amendement auquel

la commission de la Chambre s'est ralliée, elles ont leur source dans le *mortgage* anglais.

« Alors que l'article 2078 du Code civil et l'article 10 de la loi du 5 mai 1872 prohibent tout pacte commissaire en matière de gage et frappent de nullité toute clause qui autoriserait le créancier à s'approprier le gage et à en disposer, le projet permet aux parties de stipuler qu'à défaut d'exécution des engagements pris envers lui, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession de son gage s'il est premier inscrit et si la stipulation de voie parée a été rendue publique par l'inscription.

« Justifiée par la crainte de voir le créancier abuser de l'état de gêne du débiteur pour l'obliger à renoncer aux garanties légales et pour s'enrichir à son détriment, la prohibition du pacte commissaire doit être atténuée en matière maritime et fluviale.

« Le caractère tout spécial du gage, les risques que présente le crédit réel sur les navires et les bateaux, la nécessité de permettre au créancier hypothécaire de se garantir contre la fraude du débiteur qui tenterait de soustraire aux voies d'exécution le bâtiment grevé, l'importance qu'il y a à assurer la réalisation avantageuse du gage en utilisant les grandes places maritimes exigent des règles particulières.

« Organisé tel qu'il l'est par le projet, corrigé par le droit inaliénable du débiteur et des parties intéressées de réclamer la vente du navire, l'envoi en possession du bâtiment ne prête guère aux abus auxquels l'interdiction du pacte commissaire a pour but de parer. Seul, il assure le développement du crédit que l'application du droit commun entraverait singulièrement au détriment

du débiteur lui-même et au préjudice de l'intérêt général. »

Quant au « *projet de loi portant réduction des droits d'enregistrement et exemption des droits d'hypothèque en faveur de la navigation maritime et de la navigation intérieure* », nous avons peu de chose à en dire. Nous voudrions seulement faire remarquer jusqu'où ses rédacteurs ont manifesté le désir d'unifier les règles applicables aux différentes espèces de navigation : « On remarquera, lisons-nous dans l'exposé des motifs, que le projet actuel étend ses faveurs à tous les navires et bateaux sans distinction ni restriction et ne se limite pas aux seuls bâtiments définis par les articles 1^{er} et 260 du projet de loi sur la navigation maritime et intérieure. »

Il est facile de constater par cette étude rapide des travaux du Parlement belge, que cette législation a beaucoup de points communs avec la loi allemande, mais qu'elle est cependant plus complète que cette dernière. Toutes deux témoignent très nettement du désir d'étendre les principes du droit maritime à la navigation intérieure.

Nous avons un intérêt réel à nous inspirer de ces deux exemples. Le projet de loi sur l'hypothèque fluviale déposé à la Chambre des députés le 1^{er} février 1895 marque dans ce sens une sérieuse tentative demeurée jusqu'alors sans résultat. Il est pourtant à souhaiter qu'il aboutisse et soit, lui-même, suivi d'une loi régissant entièrement la navigation intérieure

CONCLUSIONS

Toutes les discussions auxquelles nous avons dû nous livrer au cours de cette étude font ressortir la difficulté de trouver une solution satisfaisante au problème que nous avons posé. Si, après un examen minutieux des raisons invoquées comme déterminantes par les auteurs des différents systèmes, nous avons réussi à résoudre d'une façon assez simple la question si délicate de la distinction entre la navigation maritime et la navigation fluviale, il faut reconnaître que nous avons abouti non pas à une « délimitation », mais bien plutôt à une « définition ».

Avec la presque unanimité des auteurs et de la jurisprudence, nous admettons que c'est bien la nature de la navigation qui décide du droit à appliquer ; mais nous ne nous contentons pas de proclamer ce seul principe : nous pensons, en effet, avoir trouvé dans le « rôle d'équipage » un criterium au moyen duquel il est possible de déterminer avec une certitude presque complète la nature de la navigation.

Notre solution, avons-nous dit, est une définition et non une délimitation. Il n'était pas possible de faire autrement pour distinguer deux choses qui se pénètrent aussi profondément que la navigation maritime et la navigation intérieure dans les estuaires de certains grands cours d'eau.

Si, pour « l'inscription maritime » il a été nécessaire de procéder par délimitation c'est parce que la préoccu-

pation du législateur était plutôt de trouver le contingent suffisant pour assurer le recrutement des équipages de la flotte que d'avoir égard à la nature véritable de la navigation. Les deux bases différentes selon la région, d'après lesquelles la zone des fleuves comprise dans les limites de l'inscription maritime a été déterminée, sont significatives : on a pensé qu'en général la marée remonte dans les cours d'eau plus loin que les navires de mer ne peuvent le faire, c'est pourquoi on a décidé que sur la côte de l'Océan, l'inscription maritime s'étendrait jusqu'au point où remonte la marée. Mais si, en général, l'observation est exacte pour les petites rivières, il arrive fréquemment que l'inverse se produit pour les grands fleuves. Ainsi, pour la Seine, la limite de l'inscription maritime est un peu en amont de Rouen, alors que certains navires remontent jusque Paris. Peut-être le législateur aurait-il pu profiter de la circonstance pour étendre le rayon de l'inscription maritime, il lui aurait suffi de rédiger un peu différemment la partie finale de l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1896. On aurait par exemple, remplacé les mots « jusqu'au point où remonte la marée et pour ceux où il n'y a pas de marée jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter » par « jusqu'au point où remonte la marée et jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter lorsque ceux-ci pénètrent plus profondément dans l'intérieur ». Et il serait très facile, avec la thèse que nous soutenons, de déterminer le point extrême jusqu'auquel remontent les bâtiments de mer. Notre système a donc l'avantage de se prêter sans difficulté à une extension de la zone de l'inscription maritime. Mais ce point de vue débordant de notre sujet, nous ne nous en occuperons pas davantage.

La solution à laquelle nous nous sommes arrêté nous paraît la plus conforme au droit dans l'état actuel de notre législation, mais elle laisse subsister les inconvénients qui résultent de la lacune de nos lois relativement à la navigation intérieure.

Doter la batellerie fluviale d'un régime hypothécaire s'impose ; aussi ne pouvons-nous qu'approuver les tentatives faites en ce sens. On a objecté, il est vrai, que l'hypothèque fluviale n'avait pas la même raison d'être que l'hypothèque maritime parce que les bâtiments qui sont employés en navigation intérieure ne représentent pas une valeur aussi grande que ceux qui font un service maritime. Cette raison nous paraît peu fondée : d'abord, il y a des bateaux ne circulant que sur les fleuves qui ont cependant coûté très cher ; ensuite, il ne faut pas oublier que si les péniches fluviales ont une moindre valeur que les navires de mer, il faut aussi tenir compte de la différence de situation qui existe entre le marinier et l'armateur : « on ne prête qu'aux riches », dit un proverbe, et l'armateur a beaucoup plus de chances de trouver du crédit que le modeste propriétaire d'un chaland ; la loi doit donc venir en aide à ce dernier en lui permettant d'emprunter sur son bâtiment sans s'en dessaisir et l'hypothèque fluviale donne ce résultat ; c'est pourquoi il est désirable qu'elle soit bientôt instituée en France.

Nous avons vu que depuis 1899, les bateaux sont astreints à un certain contrôle, ils sont immatriculés sur des registres spéciaux ; cette organisation rendrait très facile la constitution d'hypothèques sur les bâtiments, il n'y aurait plus qu'à créer un système de publicité des actes de transmission de leur propriété.

La loi hypothécaire, nous le répétons, n'est pas à elle

seule suffisante. C'est un Code complet de la navigation intérieure qu'il faut demander au Parlement dans le plus bref délai et il est nécessaire que la nouvelle législation assimile, autant que possible, les deux modes de transport par eau.

La voie nous est toute tracée dans ce sens, profitons de l'exemple que nous donnent nos voisins. Il n'est pas humiliant de prendre à l'étranger ce qu'il a de bon, mais il y a imprévoyance à ne pas s'en inspirer et présomption à vouloir le méconnaître. En dépit de ceux qui répètent que nous n'admirons que ce qui nous vient du dehors, nous pouvons avoir encore un beau rôle à jouer tout en copiant les progrès réalisés de l'autre côté de nos frontières, c'est de prouver que nous ne sommes pas des imitateurs serviles mais que nous sommes capables de perfectionner ce que nous empruntons aux autres.

On ne remonte pas le progrès et il est presque aussi dangereux de ne pas le suivre. C'est pour avoir méconnu ce principe que de grandes nations de l'Extrême-Orient ont perdu toute l'avance qu'elles avaient sur nous et ont vu se déplacer, à leur détriment, le centre du monde civilisé. Ne suivons pas ces peuples dans leurs erreurs ; nos Codes sont vieux, il faut les réformer et les compléter pour qu'ils répondent aux besoins de l'heure présente.

Nous ne devons pas perdre de vue que si nous avons eu l'honneur de voir nos lois copiées de presque tout le monde civilisé, il y aurait péril pour nous à nous endormir sur nos succès au moment où nos élèves deviennent nos maîtres.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE NOTIONS GÉNÉRALES

	Pages
TITRE PREMIER. — Comment se pose la question	1
CHAPITRE I. — Terrain du droit privé.	6
SECTION I. — Droit maritime.	6
SECTION II. — Droit interne	8
CHAPITRE II. — Terrain du droit public.	13
SECTION I. — Règles sur l'exercice de la navigation . . .	14
§ 1. — Conditions relatives aux navires	14
A. Francisation et immatriculation	15
B. Visites	18
§ 2. — Conditions relatives au personnel	23
A. Les officiers.	23
B. Gens de mer.	24
§ 3. — Mesures générales d'ordre public et de police de circulation	26
A. Papiers de bord	26
B. Règlements de circulation	30
SECTION II. — Droit fiscal de la navigation.	33
§ 1. — Impôts.	33
A. Navigation intérieure.	35
B. Navigation maritime.	37
a : Taxes générales	38
b : Taxes locales	41
§ 2. — Avantages financiers	43

CHAPITRE III. — <i>Terrain de droit international public.</i>	47
TITRE II. — Intérêt économique de la question	52
CHAPITRE I. — <i>Actualité de la question.</i>	53
CHAPITRE II. — <i>Evolution du progrès dans la navigation</i>	56
CHAPITRE III. — <i>Importance que peut avoir pour un pays la navigation mixte</i>	74
SECTION I. — Résultats économiques des transformations accomplies dans les transports par eau. — Le Fret	74
SECTION II. — Principaux fleuves navigables et leurs grands ports	84
§ 1. — Amérique, Afrique, Asie	84
§ 2. — Europe	94
§ 3. — La France.	105

DEUXIEME PARTIE

ÉTUDE JURIDIQUE DE LA DÉLIMITATION

PROLÉGOMÈNES.

Intérêt juridique de la distinction.	123
TITRE PREMIER. — Le lieu de la navigation	129
CHAPITRE I. — <i>Des délimitations de la mer et des fleuves.</i>	130
SECTION I. — La mer et les fleuves d'après leurs caractères physiques	139
SECTION II. — Les délimitations administratives	149
SECTION III. — La mer et le fleuve en droit international public	158
CHAPITRE II. — <i>Les systèmes</i>	167
SECTION I. — La mer d'après la doctrine et la jurisprudence.	168
SECTION II. — Systèmes de détermination de la nature de la navigation	176
TITRE II. — L'Instrument de la navigation.	185

TABLE DES MATIÈRES

261

CHAPITRE I. — <i>Destination d'après la construction</i>	189
CHAPITRE II. — <i>Destination du navire d'après l'intention des parties.</i>	199
CHAPITRE III. — <i>Destination du navire d'après la nature de l'entreprise à laquelle il appartient</i>	206
TITRE III. — Le personnel de bord.	208
CHAPITRE I. — <i>La profession de marin.</i>	209
CHAPITRE II. — <i>L'équipage</i>	216
CHAPITRE III. — <i>Notre solution.</i>	224
TITRE IV. — Droit comparé.	235
CHAPITRE I. — <i>La loi allemande</i>	237
CHAPITRE II. — <i>La loi belge</i>	244
CONCLUSIONS	255

Vu :

Le Président de la Thèse,
E. THALLER.

Vu :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
